Nr ind. 365432

PL ISSN—013-7701

11/94

(461)

Rok Wyd. XL

MODELARZ

CENA
12 000 zł

MIESIĘCZNIK DLA MODELARZY KOŁOWYCH, LOTNICZYCH, OKRĘTOWYCH I RAKIETOWYCH

MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI KOSMICZNYCH w LESZNIE

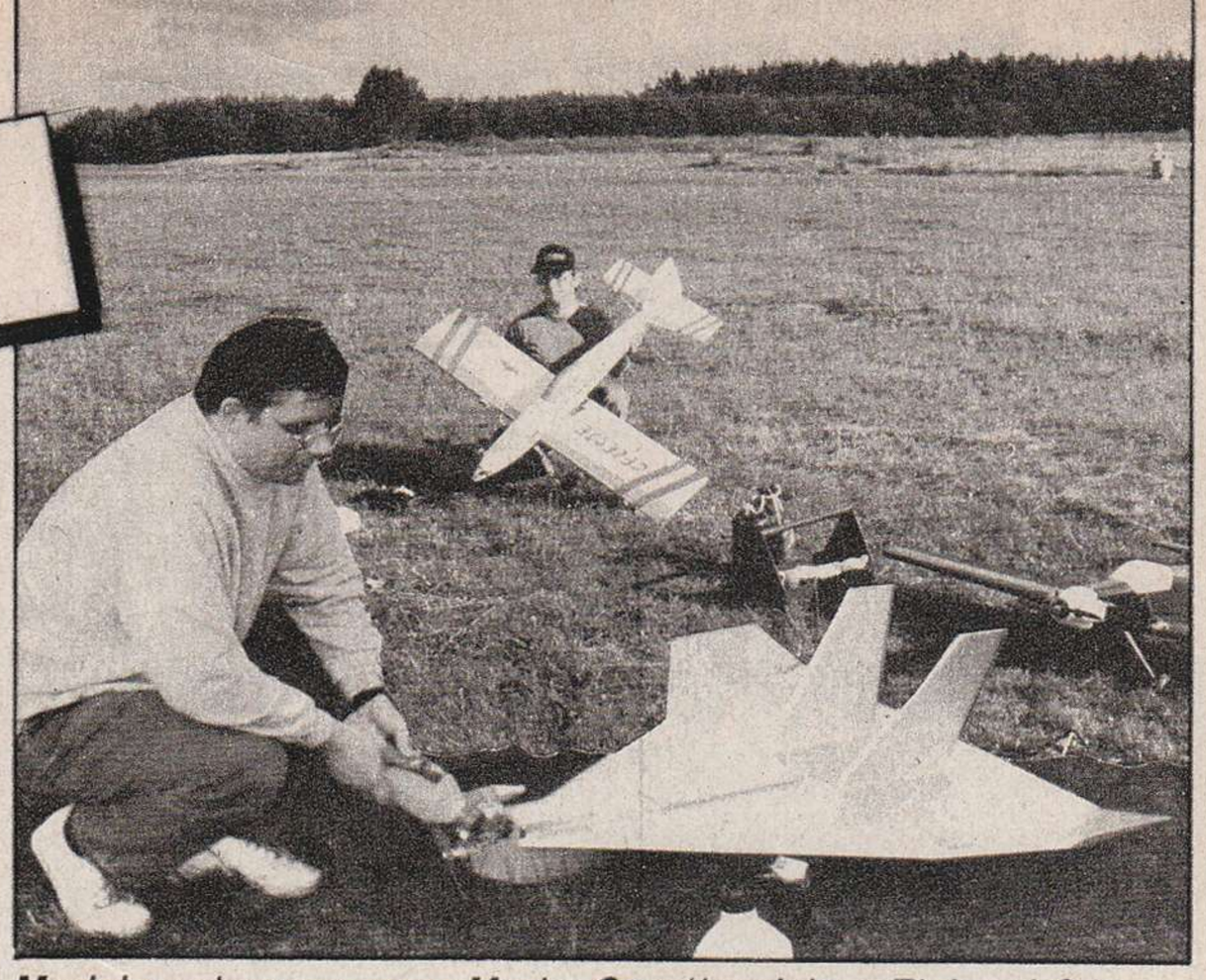
RELACJA Z TEJ IMPREZY W NASTĘPNYM NUMERZE

50 lat LIGI OBRONY KRAJU

Liga Obrony Kraju jest patriotyczną, masową organizacją społeczną — stowarzyszeniem wyższej użyteczności — o charakterze obronnym. Skupia ludzi pragnących społecznie pracować nad umacnianiem obronności kraju. LOK prowadzi szeroką działalność wychowawczą i szkoleniową (strzelecką, motorową, radiową, wodną) szczególnie wśród młodzieży. Organizuje masowe imprezy sportowe głównie o charakterze obronnym i technicznym. Na terenie kraju LOK prowadzi liczne modelarnie i kluby modelarskie, szkoląc młodzież w zakresie modelarstwa rakietowego, kołowego, lotniczego i okrętowego. Przy Zarządzie Głównym Ligi Obrony Kraju działa Centralna Komisja Modelarska ustalająca programy szkoleniowe i przepisy sportowe. Liga Obrony Kraju jest także wydawcą „Modelarza" i „Małego Modelarza".

Historia Ligi Obrony Kraju łączy się ściśle z powojenną historią naszego kraju. W sierpniu 1944 roku na terenie wyzwolonej Polski zrodził się spontanicznie ruch społeczny początkujący powstanie patriotyczno-obronnej organizacji. Ruch ten dał początek narodzinom Towarzystwa Przyjaciół Żołnierza. W czasie wojny działalność Towarzystwa przejawiała się w niesieniu pomocy walczącym żołnierzom i ich rodzinom. Po zakończeniu wojny TPŻ skierowało główny wysiłek na udzielanie pomocy zdemobilizowanym żołnierzom w przystosowaniu się do normalnego życia. W miarę postępującej stabilizacji życia zmieniły się warunki oraz rodzaj i zakres zadań TPŻ. Zaistniała więc potrzeba zmiany nazwy organizacji. W lipcu 1950 roku w miejsce TPŻ powołano do życia Ligę Przyjaciół Żołnierza. W ciągu lat LPŻ przekształciła się (w 1962 roku) w Ligę Obrony Kraju.

Piszą Czytelnicy



Modele wykonane przez Marka Grześkowiaka z Zielonej Góry

Mój mąż jest długoletnim czytelnikiem „Modelarza". Od 10 roku życia konstruuje modele lotnicze, pływające i kołowe. Interesuje się wszelkimi nowinkami lotniczymi i modelarskimi.

W tym roku mija dziesiąta rocznica naszego ślubu. Legitymując się takim stażem małżeńskim, wiem, że receptą na szczęśliwe pożycie małżonków może być pasja ożywiająca codzienność. W naszym wypadku taką pasją jest modelarstwo. List mój jest wyrazem uznania dla zainteresowań mojego męża, mimo że modelarstwo bywało w naszym życiu i źródłem konfliktów.

Wszystkim żonom modelarzy życzę doświadczenia wielu szczęśliwych chwil na lotniskach i niecodziennych przeżyć.

Beata Grześkowiak

Z okazji jubileuszu naszego miesięcznika proponujemy Czytelnikom sprawdzenie swojej wiedzy z historii polskiego modelarstwa.

40-lecie „MODELARZA" KONKURS

Zasady konkursu są proste. Przez siedem kolejnych numerów (od majowego do listopadowego włącznie) drukujemy pytania. Z trzech podanych odpowiedzi jedna jest prawidłowa. Wybrane odpowiedzi prosimy nadsyłać pod adresem redakcji w terminie do 30 listopada 1994 roku. Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi w nr. 1/95 „Modelarza".

Wśród tych, którzy prawidłowo odpowiedzą na wszystkie pytania, zostaną rozlosowane atrakcyjne nagrody, m.in. aparatury RC, gotowe zestawy modeli lotniczych, zestawy plastykowe, ciekawe książki, farby modelarskie itp.

Fundatorami nagród są m.in.

- Zarząd Główny LOK
- Firma „Jantar" z Bydgoszczy
- Firma „Robbe" (RFN)
- ABC „Modelfarb" z Kielc
- Wytwórnia chemiczna „Nowimal" z Kielc.
- „Jantar Model Centrum" z Warszawy
- „Majster Klepka" z Lublina
- Sklep „Artykuły Modelarskie" z Bydgoszczy
- F.H.Artykuły Modelarskie M. Patrzałek z Krakowa
- Piotr Hodun z Wołowa

Pytanie konkursowe:

7. Który z niżej wymienionych autorów zamieścił w „Modelarzu" największą ilość planów statków i okrętów?

- *Stanisław Woźniak*
- *Tadeusz Piskorzyński*
- *Jacek Centkowski*

Sprostowanie: W nr. 9/94 „modelarza" do odpowiedzi na pytanie konkursowe nr 5 wkradł się błąd. Powinno być: 1978 r., 1980 r., 1981 r.

Autorzy planów modeli okrętów. Od lewej: Tadeusz Piskorzyński, Stanisław Woźniak i Jacek Centkowski.

Uwaga modelarze!

Zapraszamy Was do czynnego udziału w tworzeniu naszego pisma. Przysyłajcie artykuły (wraz z dokumentacją fotograficzną) o budowanych przez Was modelach. Podzielcie się z innymi swoimi spostrzeżeniami. Wasze artykuły będą honorowane według stawek obowiązujących w dziennikarstwie.

Redakcja

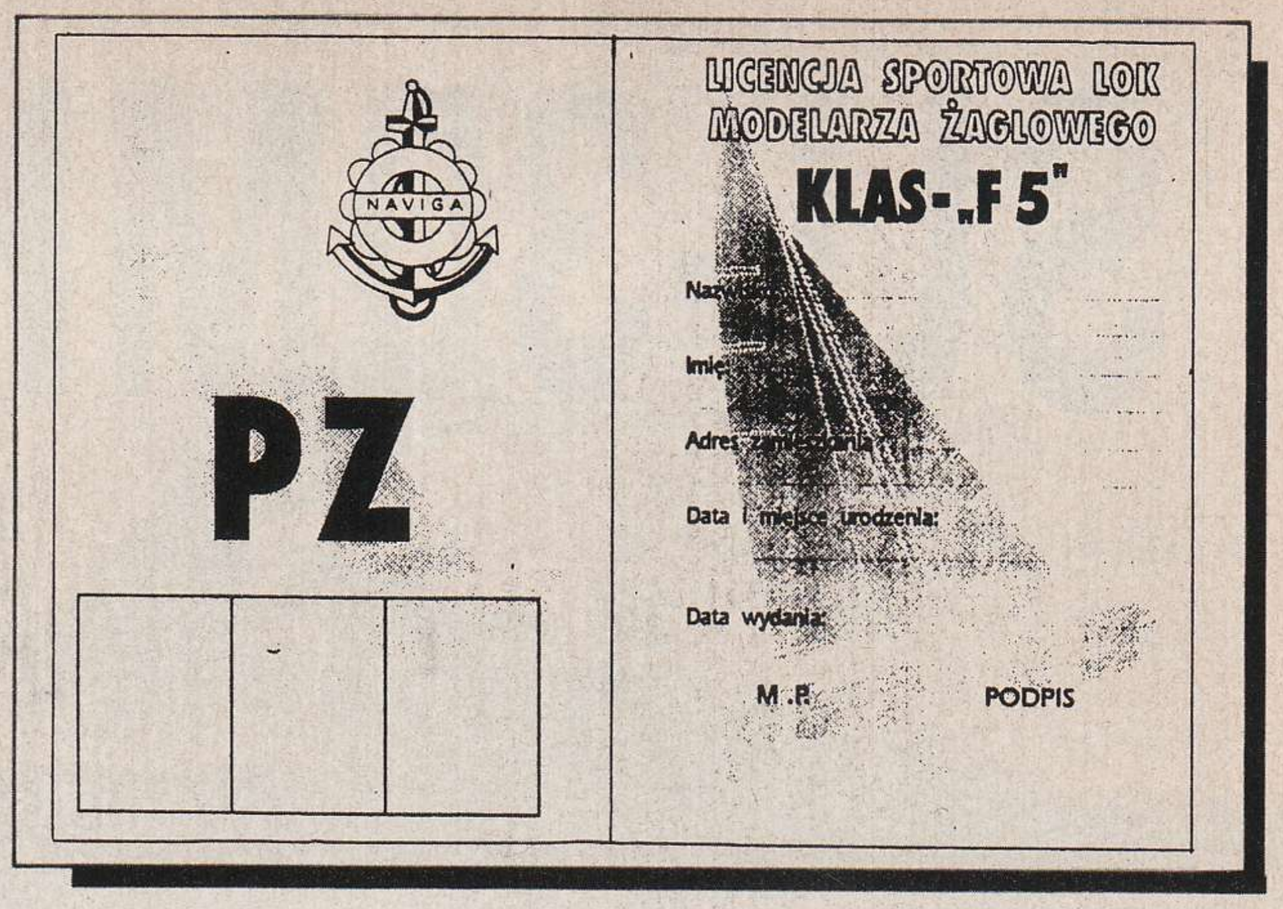
LICENCJA SPORTOWA LOK
modelarza żaglowego klas „F5"

Sekcja Modelarstwa Żaglowego LOK zapowiedziała wprowadzenie od nowego roku rejestracji zawodników poprzez nadanie im licencji sportowej. Licencjonowanie zmierza do uporządkowania numeracji zawodników i modeli w jednolity system rejestracji ogólnopolskiej, honorowany w imprezach krajowych i zagranicznych.

Licencja będzie nadawana zawodnikom z listy rankingowej 1993 r., następnie uzupełniana w trakcie bieżącego sezonu. Niżej podajemy jej wzór. Jest ona dwustronna o formacie A6. Jako dokument ewidencjonowany i stały będzie obustronnie laminowana. Zarejestrowanie zawodnika i uzyskanie licencji jest odpłatne — 40 000 zł. dla juniora i 60 000 zł. dla seniora.

Licencja będzie do wglądu komisji regatowej na każdych zawodach, łącznie z dokumentem tożsamości.

Rejestrację prowadzi Romuald Albrecht, 61-624 Poznań, Os. Kosmonautów 4/192, tel.(061) 20-49-30.



WYKAZ KLUBÓW I MODELARNI DLA MODELARZY ŻAGLOWYCH

1. Klub Modelarski Młodzieżowego Domu Kultury w Chełmie, ul. Pocztowa 41, Jan Kremski, tel. (882) 63-03-97.
2. Klub Modelarski Miejskiego Domu Kultury w Zgorzelcu, ul. Parkowa 1, Antoni Grygielewicz, tel. (875) 61-04.
3. Modelarnia przy Spółdzielni Mieszkaniowej w Wągrowcu, ul. Jeżyka 50, Mirosław Jańczak, tel. (0-67) 62-13-85 lub Tomasz Sawicki, tel. (0-67) 62-25-33.
4. Klub Modelarski „SOKÓŁ" przy Klubie Garnizonowym, 62-425 Witkowo, ul. Żwirki i Wigury 1, Maciej Barszcz, tel. 0-63778271-3965.
5. Liga Obrony Kraju, Żnin, Roman Jarmuż, tel. (0-534) 21-436
6. Modelarnia przy Spółdzielni Mieszkaniowej „Praca", 14-202 Iława 3, ul. Gen. Okulickiego 1a, Jan Nowakowski.
7. Ośrodek Kształcenia Ustawicznego w Oświęcimiu, Władysław Mańka, 32-600 Oświęcim, ul. Bema 8.
8. Modelarnia Okrętowa „BLIZA", Szkoła Podst. nr 5, 84-200 Wejherowo, ul. Gdańska 30, Kazimierz Dzięcielski, tel. (0-58) 72-23-10.
9. Telekomunikacja Polska S.A., Leszno, Jacek Simiński, tel. (865) 20-45-27.
10. Jacek Lipiec, Warszawa, tel. (0-22) 37-45-77.

MODELARSTWO OKRĘTOWE — aktualności

● Na mistrzostwach świata modeli ślizgów klas FSR w Bańskiej Bystrzycy (Słowacja) reprezentacja Polski zdobyła dwa medale brązowe.

W klasie FSR-V3,5 seniorów 3. miejsce zdobył Andrzej Suwalski z Gdańska, a w klasie FSR-H3,5 juniorów brązowym medalistą został Mariusz Pichliński z Wrocławia.

Ponadto Krzysztof Lisiak z Białegostoku był czwarty w klasach FSR-H3,5 i FSR-H7,5 w kategorii juniorów, a Zbigniew Błaszczyk z Łodzi zdobył także 4. miejsce w klasach FSR-V6,5 i FSR-V15.

Mistrzostwa rozegrano w dniach 18-28 sierpnia 1994 r.

● W I Międzynarodowych Mistrzostwach Polski modeli ślizgów klas F1, F3 i FSR-Eco (odbyły się w dniach 27-28 sierpnia 1994 r. w Kędzierzynie-Koźlu) ustanowione zostały 3 rekordy Polski:

— w klasie F3-V Jan Kusz z Kędzierzyna uzyskał 144,90 pkt.

— w klasie F1-E seniorów Krzysztof Świątkiewicz z Santoka — 19,1 s

— w klasie F1-E juniorów Mariusz Gnietko z Santoka — 16,5 s!

Ostatni wynik jest rezultatem na wysokim poziomie europejskim.

● Polscy sędziowie zdobywają coraz większe uznanie na międzynarodowej arenie. W 1994 r. do międzynarodowego grona dołączyli sędziowie modelarstwa żaglowego klas F5: Maciej Barszcz z Witkowa, Romuald Albrecht i Józef Żeberski z Poznania oraz Jan Kremski z Chełma, a w kategorii ślizgów (klasy F1, F3 i FSR-E) Marian Wyrzykowski z Białej Podlaskiej.

Z kraju i ze świata

■ Z inicjatywy modelarzy jachtowych, a właściwie Kazimierza Dzięcielskiego z Wejherowa, wydano „Biuletyn Informacyjny Sekcji Modelarstwa Żaglowego" (nr 1 — lipiec-sierpień 1994 r.). Zawiera on bieżące informacje o działaniu sekcji, podział obowiązków między działaczami tej dziedziny modelarstwa oraz wyniki uzyskane przez poszczególnych zawodników w 1993 r. Zamieszczono tamże artykuł Romualda Albrechta z Poznania — „Licencje sportowe LOK dla modelarzy żaglowych".

■ W Berlinie odbyły się tradycyjne regaty w klasie modeli jachtów F5-M z udziałem 34 zawodników, w tym 3 z Klubu „Wodnik" (Poznań). Pierwsze miejsce zdobył Janusz Walicki. Na 21 miejscu uplasował się Karol Dutkowski, 23. był Julian Dutkowski, a Michał Stopa 27.

■ Zainteresowanie parowymi napędami modeli kołowych i pływających skłoniło Wydawnictwo NECKAR z Villingen-Schwenningen w Niemczech do edycji coraz to nowych tytułów podejmujących ten temat. Dotychczas wydano cztery 64 stronicowe zeszyty pod wspólnym tytułem „DAMPF". Oto ich podtytuły: nr 20 — Bauunterlagen. Bearbeitung, 21 — Speedy — Steam mit Dampfturbine, 22 — Dampfsteuerung-Schiebe-Turbine-Umsteuerung, 23 — Maschinen und Anlage-Bauvorschläge-Kesselspeisung.

■ Tradycyjnie już, w lipcu zorganizowano kolejny centralny kurs instruktorów modelarstwa LOK nad jeziorem Firlej w woj. lubelskim. Uczestniczyło w nim 20 kandydatów, spośród których pięciu uzyskało stopień klasy III, trzem podwyższono kwalifikacje do stopnia II, a Grzegorzowi Łakomemu — do stopnia I. Poza tym 7 juniorów uzyskało stopień podinstruktorski. Organizatorem i zarazem kierownikiem kursu był Marian Łoza, a szkoleniu patronował dr inż. Jerzy Litwin.

■ Najnowsze wydanie katalogu firmy Graupner, oznaczonego symbolem 45 FS, liczy 720 stron, a z dodatkiem „Nowości" ponad 800. Odzwierciedleniem tendencji rozwojowych poszczególnych rodzajów modelarstwa jest podział tematyczny katalogu. Na modelarstwo lotnicze przeznaczono 172 strony, okrętowe 110, samochodowe 52, aparatury i części RC 102, urządzenia zasilające 32, silniki elektryczne 44, silniki spalinowe 82 oraz na części wyposażenia i nowości 116 stron.

■ W IV międzynarodowych zawodach modeli pływających FSR-V rozegranych w Duchcov — Czechy uczestniczyło 137 zawodników z 201 modelami. W tym 19 Polaków (25 modeli). W tej trudnej i licznie obsadzonej konkurencji, medalowe miejsca nasi zawodnicy uzyskali w klasach:

— FSR-3,5 (juniorzy) — Zbigniew Błaszczyk z Łodzi, medal srebrny,

— FSR-6,5 (juniorzy) — Krzysztof Lisiak z Białegostoku, srebro

— FSR-15 (seniorzy) — Andrzej Ciechański z Wrocławia, brąz.

■ W niemieckim miesięczniku „Modell" nr 8/1994 zamieszczono plan, zdjęcia i opis dwupłatowego samolotu z 1929 roku noszącego nazwę WACO CTO, zbudowanego przez Waco Aircraft Co, w Troy, w stanie Ohio w USA. Pierwszy egzemplarz samolotu, oznaczony „Waco Cto Taperwing — S/N 3137", posłużył do budowy długiej serii tej maszyny.

Niezwykłością jest namalowany na oryginale samolotu, duży, prawie dwumetrowy wizerunek polskiego godła narodowego (czyli orła białego w koronie, na czerwonym tle) pośrodku górnego płata i mniejszy na stateczniku pionowym pod flagą USA.

Wykonawcą modelu o rozpiętości 1500 mm, długości kadłuba 1150 mm, powierzchni nośnej 64 dcm^2, masie 4800 g, napędzanego silnikiem OS FS-91 Suprass o mocy 1,62 KM (1,19 kW), jest Bob Lyjak, a przedstawił go na łamach miesięcznika „Modell" Walter Prockl.

SU-30MK – LATAJĄCY ARSENAŁ

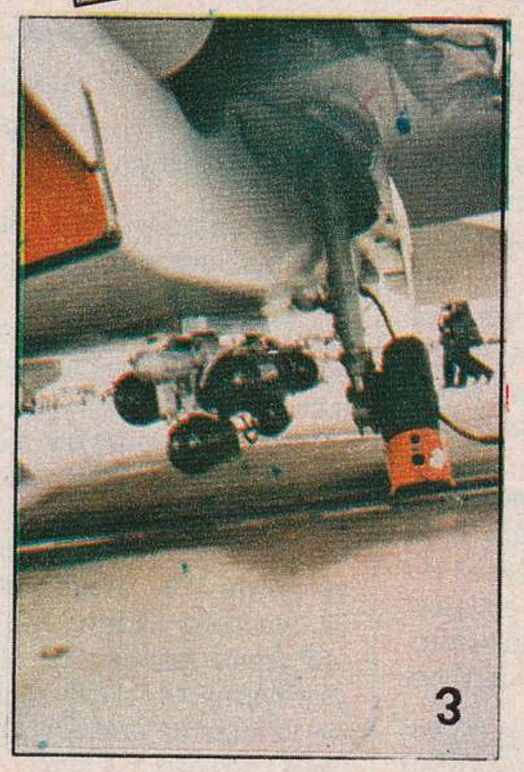
BARTOSZ GŁOWACKI
Fot. Grzegorz Sobczak

Dane taktyczno-techniczne

Długość	—	21,94 m
Rozpiętość	—	14,70 m
Wysokość	—	6,357 m
Masa startowa, nomin.	—	24 000 kg
Masa startowa, maks.	—	33 000 kg
Długość rozbiegu	—	550 m
Długość dobiegu	—	670 m
Prędkość maks.	—	2 Ma
Zasięg bez tank. w locie	—	3000 km
Zasięg z jednym tank. w locie	—	5200 km

Na zdjęciach:

1. *Samolot Su-30MK*
2. *Charakterystyczny dziób Su, z prawej strony przed kabiną sonda do tankowania w locie*
3. *Bomby OFAB-250-270 podwieszone pod gondolą silnika. Obok podwozie główne*
4. *Su-30 MK od przodu, widoczna klapa przednia i wylot lufy działka*
5. *Kpr H 29Ł na pylonie podsilnikowym*
6. *Kpr RVV-AG z nietypowymi brzechwami stabilizującymi*
7. *Termonamiernik — „oko" systemu celowniczego*
8. *Samodzielny kpr H 59M, pod nim silnik marszowy*
9. *Kierowana bomba lotnicza KAB-500KR. W głębi zasobnik sterujący kpr H 59M*
10. *Usterzenie pionowe i poziome. Szare końcówki to osłony anten radiolokacyjnych*
11. *Kpr R 27T1E i kpr H 31P na pylonach podskrzydłowych*

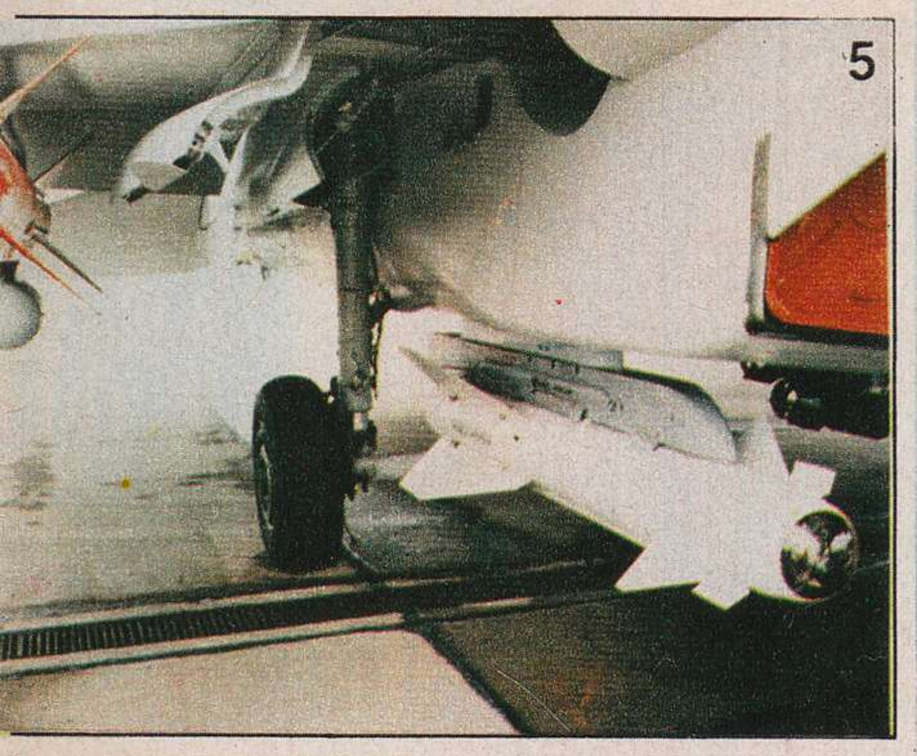


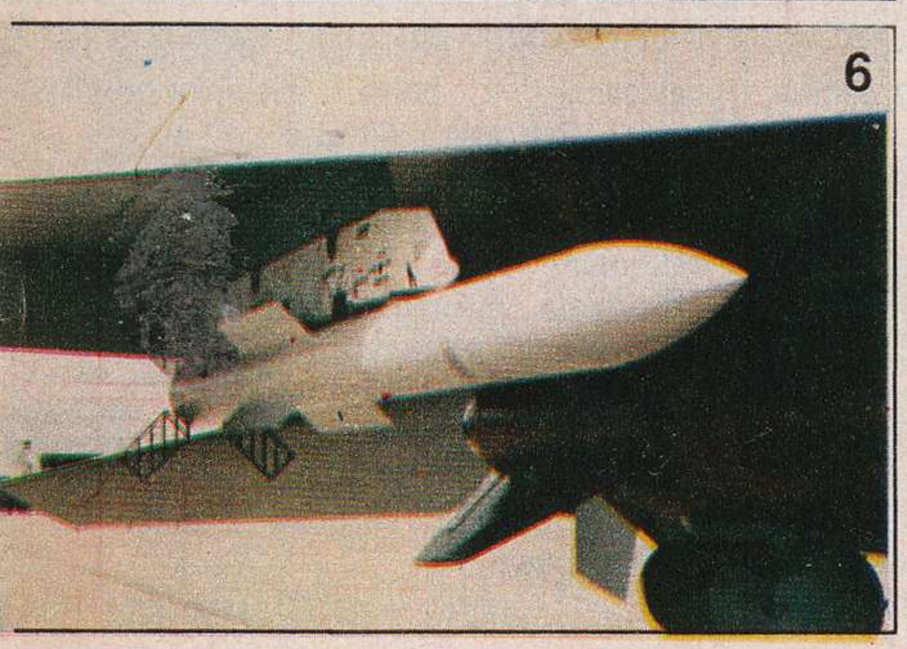
Podczas tegorocznego salonu berlińskiego, rosyjskie biuro konstrukcyjno-badawcze im. Suchoja zaprezentowało eksportową wersję dwumiejscowego, wielozadaniowego samolotu Su 30MK (modifikowanyj kommierczieskij) produkowanego w zakładach w Irkucku. Pierwsze dwa prototypy tego statku powietrznego nosiły nazwę Su 27PU. Oblot nastąpił w grudniu 1989 roku. W konstrukcji wykorzystano płatowiec Su 27UB (wersję szkolno-bojową, dwumiejscową), w którym zamontowano nowe silniki, awionikę i system sterowania ze sztuczną statecznością. Był to fragment szerszego programu, mającego na celu stworzenie Su 35. Nowe systemy nawigacyjne, zintegrowane z systemami wczesnego ostrzegania i naprowadzania umożliwiają dozór radarowy i dowodzenie grupami operacyjnymi myśliwców. Ponieważ jednoczesne pilotowanie samolotu i obsługa urządzeń elektronicznych w czasie walki jest zbyt skomplikowane, nad prawidłowym działaniem tych ostatnich czuwa siedzący w drugiej kabinie operator uzbrojenia.

Su 30MK może prowadzić działania przeciwko dwóm celom jednocześnie. Długotrwałość lotu wynosząca 10 godzin umożliwia wykorzystanie go jako samolotu patrolowego i eskortowego dalekiego zasięgu. Dzięki systemowi tankowania w locie, Su 30MK może z pełnym asortymentem uzbrojenia o wadze 8000 kg osiągnąć cel odległy o 7000 km. Jeden z prototypów tego statku powietrznego odbył przelot bez lądowania na trasie Moskwa—Komsomolsk nad Amurem—Moskwa (13 440 km) w czasie 15 godzin 42 min.

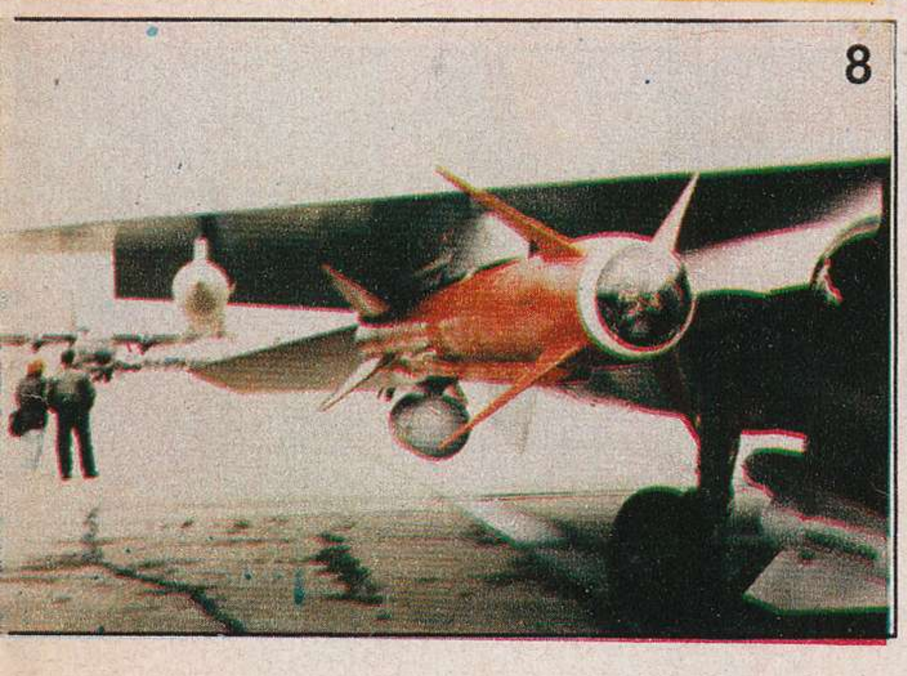
Su 30MK może działać także jako samolot przewagi powietrznej. Warianty uzbrojenia są realizowane według życzenia zamawiającego. Stałym elementem wyposażenia jest tylko działko GSz-301 kalibru 30 mm.

Aby zademonstrować pełną gamę środków bojowych na 12 pylonach „berlińskiego" Su 30MK podwieszono: 4 kierowane pociski rakietowe R 73E wyposażone w termiczne głowice samonaprowadzania i zapalniki zbliżeniowe, laserowe lub radiowe o zasięgu 40 km, przeznaczone do walki manewrowej na bliskich odległościach z celami powietrznymi, lądowymi lub morskimi; kpr R 27T1E z termiczną głowicą samonaprowadzania i laserowym zapalnikiem zbliżeniowym o zasięgu 35 km, do zwalczania celów powietrznych; przeciwradiolokacyjny kpr H 31P napędzany silnikiem strumieniowo-rakietowym, posiadający pasywno-aktywną radiolokacyjną głowicę samonaprowadzania o zasięgu 70 km, przeznaczony do zwalczania samolotów dozoru radiolokacyjnego i latających stanowisk dowodzenia; kpr H 29Ł wyposażony w półaktywną, laserową głowicę samonaprowadzania


5


6

7

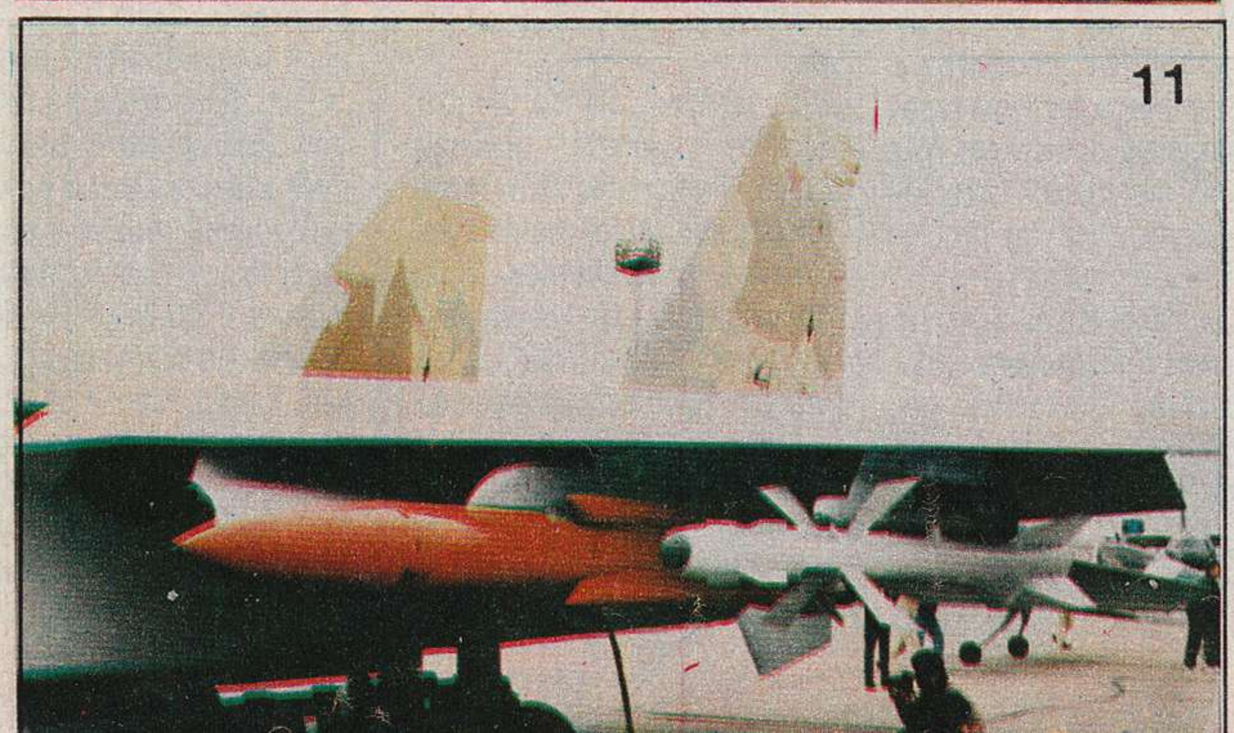

8

9

o zasięgu 10 km, do niszczenia bardzo wytrzymałych obiektów naziemnych, z zapalnikiem natychmiastowym i opóźnionego działania; samodzielny kpr H 59M napędzany startowym silnikiem rakietowym i marszowym silnikiem turboodrzutowym o zasięgu 115 km, przeznaczony do zwalczania celów naziemnych, po odpaleniu go w locie na niskim pułapie pocisk jest kierowany przez autonomiczny układ sterowania, kamera telewizyjna przekazuje obraz terenu, zaś tor lotu jest korygowany z samolotu poprzez sygnał radiowy; kpr RVV-AG (R77) z mieszanym układem naprowadzania i aktywną radiolokacyjną głowicą samonaprowadzania, po wystrzeleniu pocisk leci w kierunku wybranego celu w przestrzeni po zaprogramowanym torze; korygowaną bombę lotniczą KAB 500KR o masie 534 kg, posiadającą pasywny, telewizyjny układ samonaprowadzania ze wskazaniem celu, przeznaczoną do niszczenia obiektów betonowych i żelazobetonowych, po zrzucie bomba samodzielnie zmierza do celu ataku; 6 bomb lotniczych odłamkowo-burzących OFAB-250-270 o masie 270 kg każda, do rażenia siły żywej, sprzętu i obiektów za pomocą odłamków rozerwanego korpusu i fali uderzeniowej.

■

10


11

Modelarz pomaga

Arkadiusz Rejter — ul. Retkińska 79B/8, 94-004 Łódź — poszukuje „Małego Modelarza" z modelem parowozu Pt-47, za który chętnie zapłaci gotówką.

Łukasz Gajewski — ul. Wschodnia 42, 27-200 Starachowice — poszukuje numerów „MM": 9/60; 5/63; 9/66; 10/66; 5/69; 1/72; 3/73; 1, 5, 6, 12/75; 3, 4/77, 8—9/78; 4, 5—6, 9/81; 1, 9/82; 7, 9/84; 4/87; 1—2, 3, 11—12/88; 3/90; 5—6/91. Zapłaci gotówką.

Henryk Karolczyk — ul. Starowarszawska 2/4 m. 7, 62-600 Koło — odstąpi tanio lub wymieni na literaturę komputerową programy na IBM AT, dużą ilość czasopism i książek modelarskich. Wykaz po przesłaniu koperty ze znaczkiem.

Krzysztof Śpiewla — ul. Sereno Fenn'a 2/2, 31-143 Kraków — pilnie poszukuje „Małego Modelarza": 1/80; 5/80; 5—6/81; 12/81; 3/93; 12/84; 7/86; 10—11/86; 8—9/88 oraz modelu kartonowego pancernika „Yamato" 1:200. Zawrze też znajomość z modelarzami kartonowymi.

Jacek Paluch — skr. poczt. 60, 33-300 Nowy Sącz 1 — odstąpi modele plastykowe samolotów 1/72 i 1/48 oraz wozów bojowych 1/35 firm Italeri i Dragon oraz książki i plany modelarskie (zachodnie). Odpowie po otrzymaniu koperty zwrotnej i znaczka. Poszukuje roczników „Modelist Konstruktora".

Tadeusz Drewnik — ul. Chocimska 11/8, 00-791 Warszawa, tel. 48-79-95 — odstąpi kompletne, nie oprawione roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1955—1959 oraz 1970—1989, książki z biblioteki „Skrzydlatej Polski".

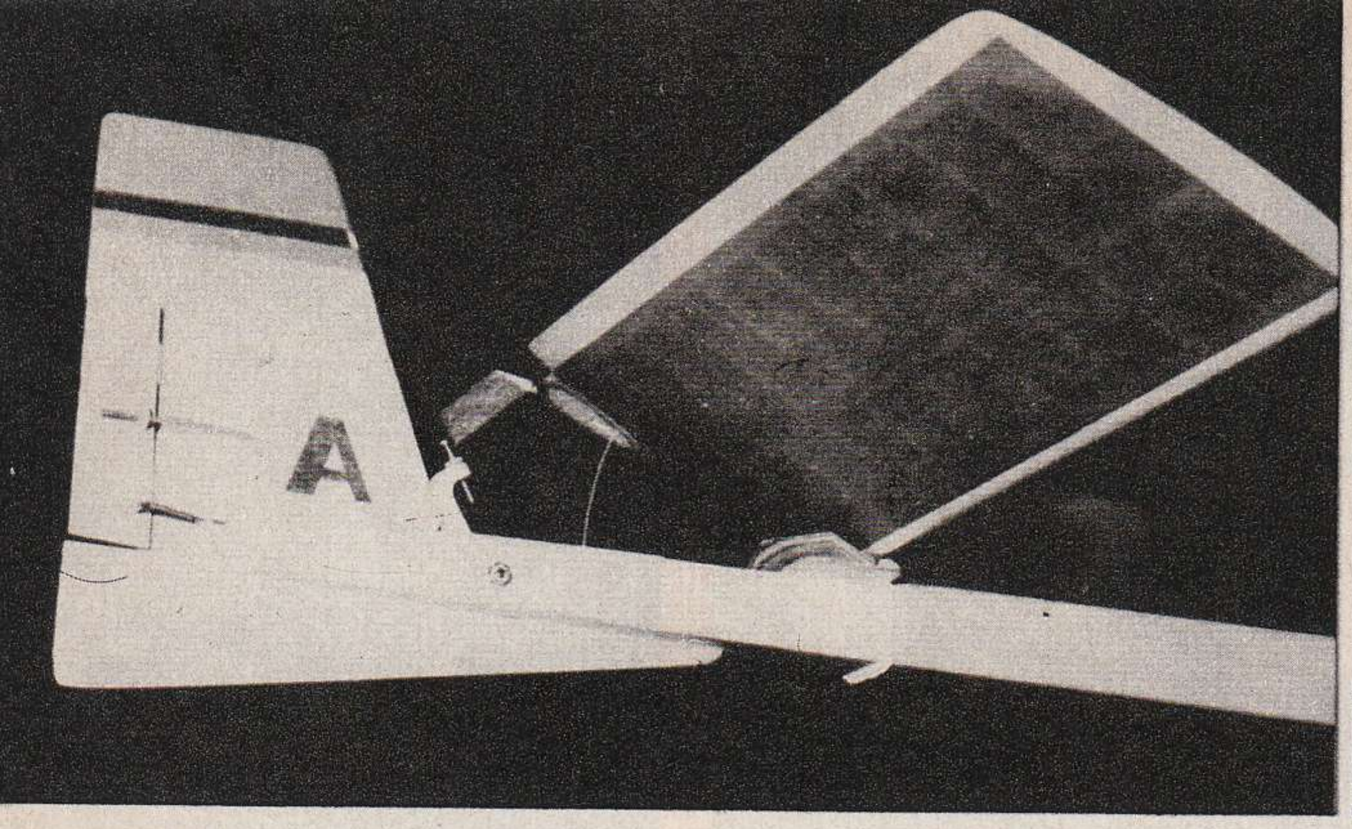
Artur Wach — Al. Tysiąclecia 14a/39, 78-600 Wałcz — posiada do odstąpienia „MM" z lat: 1974—1990, inne modele kartonowe okrętów, samolotów i czołgów, przeważnie z okresu II wojny światowej oraz TBiU, PM. Bliższe informacje — zaadresowana koperta i znaczek.

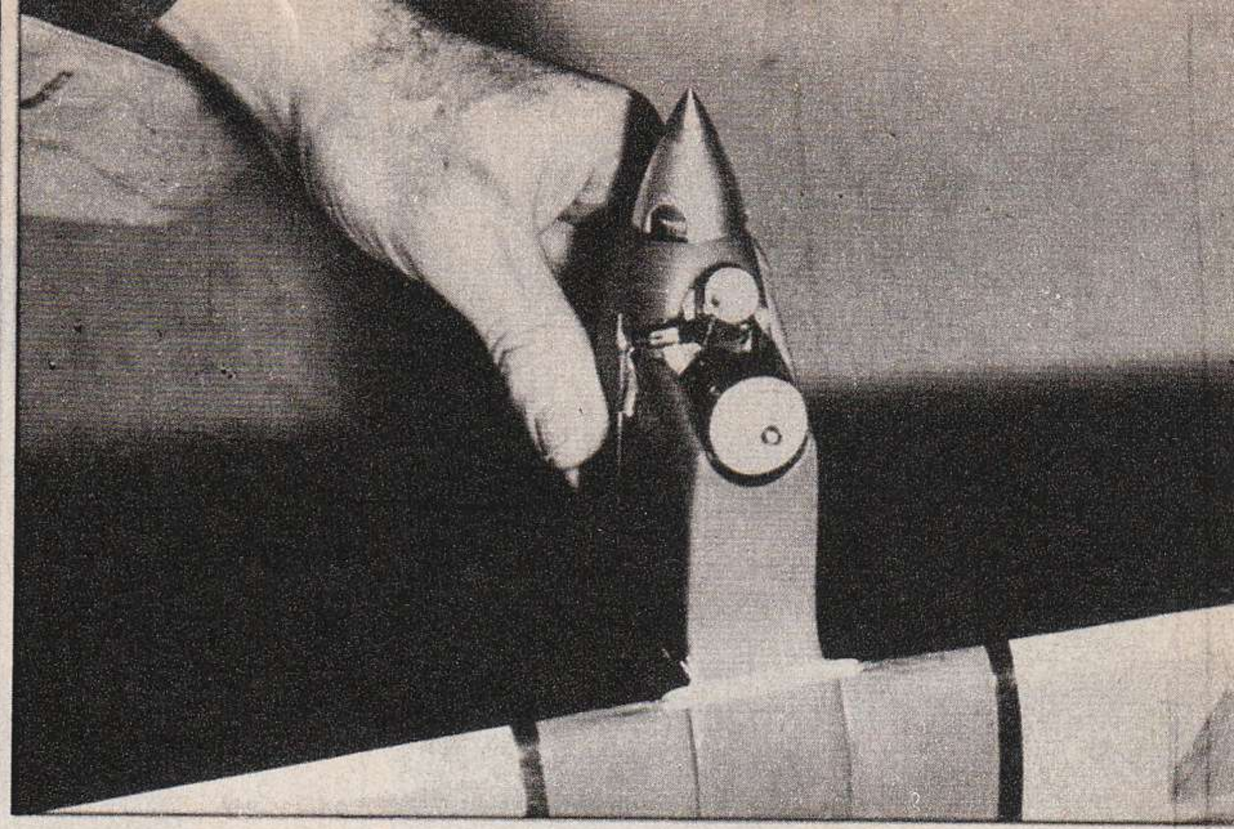
Marian Gortych — ul. Zakole 4/10, 39—432 Gorzyce woj. Tarnobrzeg — zamieni silnik MVVS GRRT 6,5 ccm, nie używany, na silnik MVVS 6,5 z przednim gaźnikiem (lub innej firmy) — może być używany, ale w dobrym stanie.

Piotr Rudziński — ul. Pawła Gdańca 4B/28, 80-336 Gdańsk Oliwa — poszukuje „Małego Modelarza" nr. 4—5/1985 r.

Bolesław Wanat — ul. Krakowska 21/12, 38-300 Gorlice woj. Nowy Sącz — poszukuje książek dotyczących Bitwy o Wielką Brytanię. Interesują go monografie samolotów, opisy działań itp. Zapłaci gotówką lub jedną z książek, wymieni na kartonowy model JU 87 z GPM.

Dokończenie na str. 12





Model silnikowy klasy F1C

Sigma 841

Kamil Halicki swój drugi tytuł mistrza Polski młodzików w klasie F1J (pierwszy w 1992 r.) uzyskał startując modelem zaopatrzonym w silnik o poj. 1,5 ccm, na co zezwalał obowiązujący w 1994 r. regulamin.

Model powstał w 1984 r., dlatego przyjęte rozwiązania konstrukcyjno-technologiczne odbiegają od stosowanych współcześnie. W końcowym efekcie liczy się jednak poprawny lot, a ten warunek model spełnia bardzo dobrze.

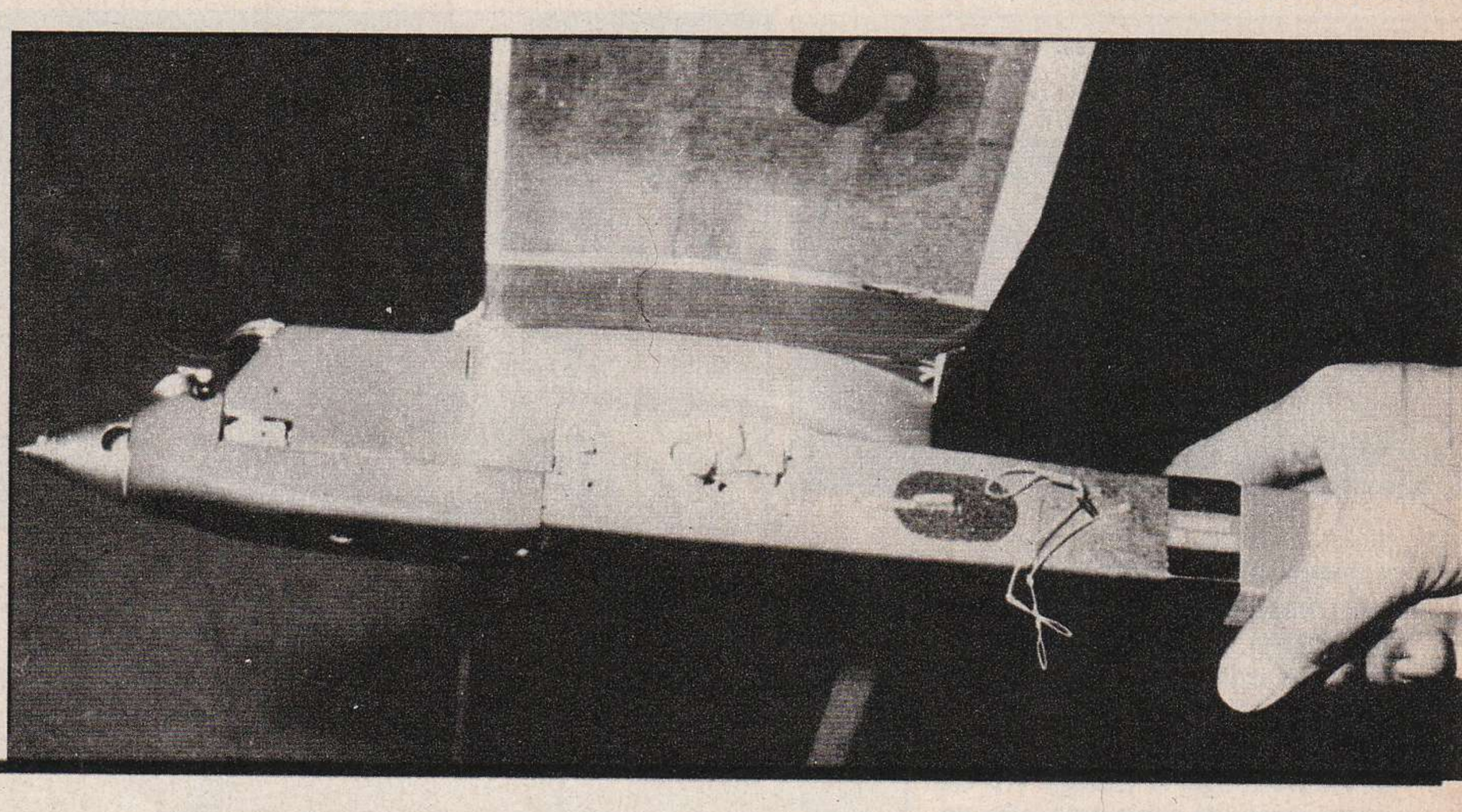
Kadłub modelu, konstrukcji klasycznej — wręgowo-podłużnicowej (sklejka, sosna), oklejony został deseczkami balsowymi i wzmocniony laminatem szklano-epoksydowym. Przednia, górna część kadłuba ukształtowana została w formie owiewki głowicy silnika, w celu odprowadzenia spalin na stronę prawą. Łoże silnika ze zintegrowanym zbiornikiem paliwa przymocowane jest do kadłuba dwoma wkrętami M3. Modyfikowany wyłącznik czasowy typu „Oława" uruchamia system zalewania silnika, hamulec i determalizator, zmienia kąt statecznika poziomego i wychylenie steru kierunku. Silnik Cox Tee Dee 09 został bardzo starannie dotarty i wyregulowany osiągając na śmigle Top Flite 6x3´´, 21 000 obr./min.

Skrzydła balsowe z sosnowymi dźwigarami połączone są z kadłubem za pomocą dwóch prętów stalowych ∅ 3 mm. Lewa końcówka płata zwichrzona o ok. —2°.

Statecznik poziomy wykonany całkowicie z balsy, wielodźwigarowy. Pokrycie skrzydeł i statecznika stanowi papier japoński średniej grubości, impregnowany cellonem. Cała konstrukcja pokryta została zewnętrznie warstwą lakieru poliuretanowego, w celu uodpornienia na działanie paliwa.

Regulacja lotu silnikowego: jedna zwitka spirali w prawo pod kątem ok. 65°, lot ślizgowy z krążeniem w prawo.

JERZY SKIŚLEWICZ



Nasza biblioteczka

Interesującym, szczególnie dla modelarzy samolotowych, okaże się z pewnością niewielki tomik firmowany przez wydawnictwo lubelskie, konkretnie w osobie Damiana Majsaka, pt. „Wrzesień 1939 — my i oni". Autorzy — Leszek Kosiński i Damian Majsak podjęli temat — chciałoby się rzec dość wyeksploatowany zarówno w opracowaniach specjalistycznych, jak i beletrystyce — ale jak się okazuje niełatwy, chociażby z racji cierpliwego zapewne szperania po wielu dotychczas nieznanych materiałach źródłowych dotyczących tej problematyki.

I to właśnie m.in. powinno decydować o sukcesie na rynku czytelniczym. Znakomicie podane relacje i wspomnienia uczestników walk powietrznych w początkach II wojny światowej — lotników polskich... i niemieckich, stanowią bardzo oryginalnie i atrakcyjnie skomponowaną całość, zwartą — bez zbytecznych uogólnień i komentarzy.

Autorzy z na pozór prostych opowieści lotników zdołali stworzyć dla czytelnika kompozycję niejednokrotnie dramatyczną i wstrząsającą, chociaż w całości mocno związaną z literaturą faktu.

Wspomina por. pil. Witold Łokuciewski z 112 Eskadry Myśliwskiej Brygady Pościgowej:

„... Zbliżam się do Heinkli. Strzelcy ogonowi otwierają ogień. Smugi pocisków przechodzą nad kabiną. Łapię w celownik lewy bombowiec. Widzę go wyraźnie. Na kadłubie i skrzydłach hitlerowskie krzyże. Strzelcy zajadle plują z kaemów w moją stronę. Odległość zmniejszyła się i mogę się zrewanżować. Naciskam spust karabinów maszynowych. Suche trzaski broni pokładowej zagłuszają wyjący na pełnej mocy silnik. Po raz pierwszy strzelam nabojami do żywych ludzi. Urywam krótką serię. Daję poprawkę. Oddaję drugą, potem trzecią i czwartą serię. Nad nami przelatują dwaj Polacy i Niemiec. „Mój" Heinkel skręca w lewo. Posyłam za nim dwie krótkie serie. Prawy silnik zaczyna dymić. Ukazuje się cienka niebieska smuga. Strzelec ogonowy nie przerywa ognia. Bombowiec idzie w dół. Trzymam się go uparcie i podążam za nim. Schodzimy na 200 metrów. Zbliżam się do Heinkla na małą odległość, wciąż go atakując krótkimi seriami z prawej i lewej strony. Niemiecki strzelec milknie. Z prawego silnika wydobywa się czarna smuga. Szukam Karola. Nie ma go. Za to z góry spod słońca mknie na mnie Messerschmitt 110. Niemiec przewrócił maszynę na plecy i nurkuje z półprzewrotu.

Muszę się bronić. Porzucam bombowiec — chyba i tak nie doleci on do Prus Wschodnich. Robię gwałtowny unik w prawo o 180°. Udaje się, Messerschmitt znika..."

Ale przecież nie tylko o literackie walory tutaj chodzi. Jak już wspominaliśmy, autorzy zadbali również, aby w wypowiedziach lotników znalazły się ich uwagi i sugestie na temat konstrukcji, sprawności i wartości bojowej samolotów, na których startowali i walczyli.

Wiele z nich prezentowaliśmy naszym Czytelnikom na łamach „Modelarza" i „Małego Modelarza". Niech ta interesująca publikacja będzie m.in. uzupełnieniem ich wiedzy w tej dziedzinie.

(L)

Leszek Kosiński, Damian Majsak — „Wrzesień 1939 — my i oni", wyd. Damian Majsak — Lublin 1994, str. 175.

Ark. 1

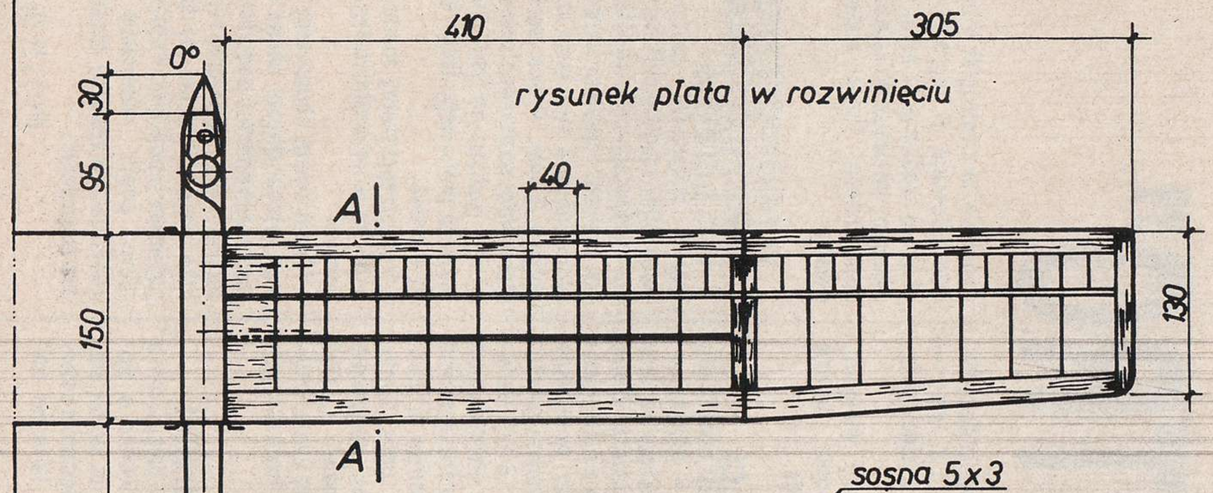
podziałka 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 / 0 100 200 300 400 500

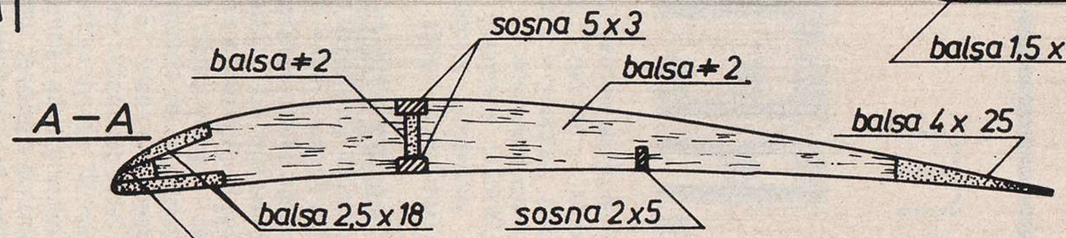
MODEL SILNIKOWY KLASY F1C

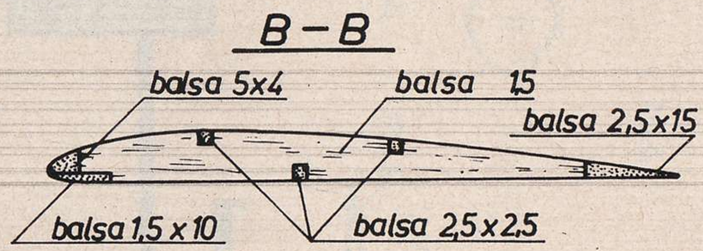
SIGMA 84

konstruował Jerzy Skiślewicz
K.M.L.i K. „KAROLINA" JAWORZYNA ŚL.

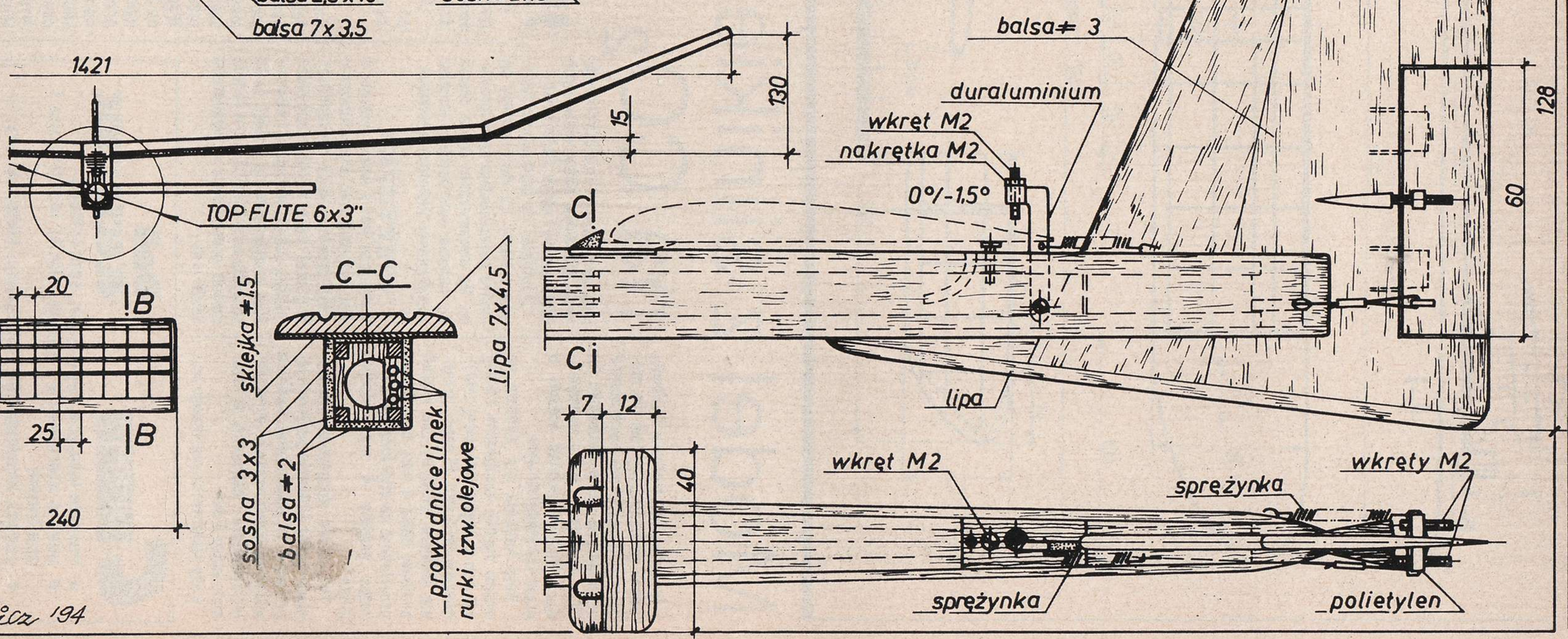
MISTRZOSTWA POLSKI MŁODZIKÓW '94 - Leszno 22-23.VI.94
I MIEJSCE - MISTRZ POLSKI - Kamil HALICKI
AEROKLUB ZIEMI WAŁBRZYSKIEJ





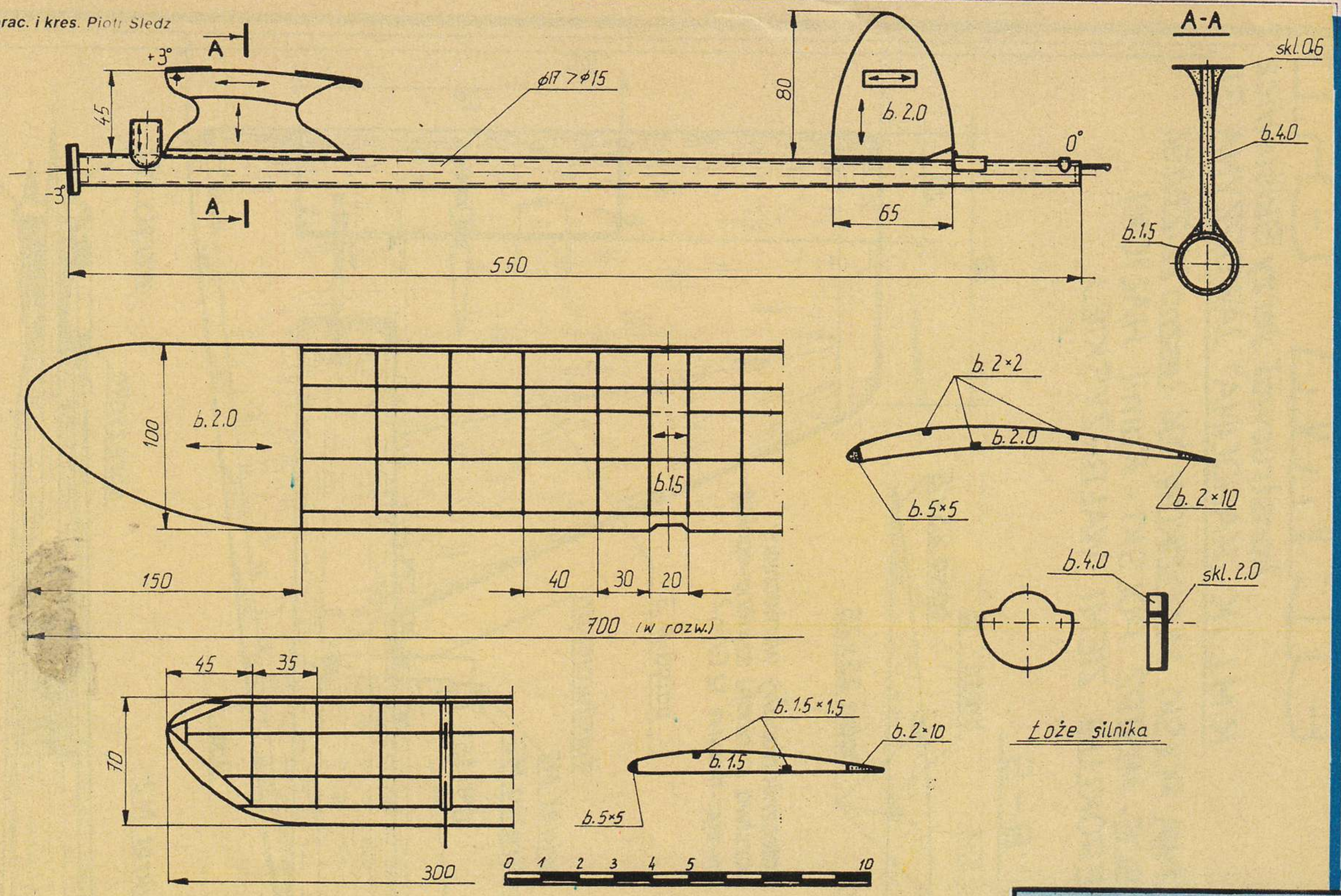


stateczniik pionowy wzmocniony warstwą laminatu szklano-epoksydowego-tkanina 12 G/m²



Skiślewicz 94

ARKUSZ 2 — W NASTĘPNYM NUMERZE



Model z silnikiem na CO_2 „RETRO"

Rozpiętość — 550 mm
Długość — 550 mm
Masa całkowita — 60 g

Model nie jest trudny w budowie, jednak przeznaczony jest dla modelarzy mających na swym koncie przynajmniej jedną silnikówkę na CO_2. Modelarze mniej zaawansowani mogą wykonać kadłub o przekroju kwadratowym.

Rura kadłuba jest zwinięta na mokro, na kiju narciarskim z balsy 1,5 mm w części końcowej zeszlifowanej do 1 mm. W część przednią kadłuba wklejony jest krążek miękkiej balsy 4 mm, do którego przyklejono na styk łoże silnika — balsa średnia 4 mm + sklejka 2 mm.

Połączenie dodatkowo wzmacniamy przez oklejenie papierem japońskim. W zakończeniu kadłuba wklejamy bambusowy kołeczek determalizatora i zaklejamy je krążkiem balsy 2 mm.

Łoże statecznika poziomego wyklejone z odpowiednio oprofilowanych kawałków balsy wklejonych pod natarcie i spływ statecznika.

„Kominek" do mocowania zbiornika z balsy 1,5 mm zwinięty na mokro bezpośrednio na zbiorniczku. Po dopasowaniu dolnej części do kadłuba, połączenie to również wzmacniamy papierem japońskim.

WIEŻYCZKA

Wykonana jest z balsy średniej 4 mm, odpowiednio wyprofilowanej (słoje prostopadłe do osi kadłuba). W górnej części wzmocniona balsą miękką (słoje wieżyczki i wzmocnień prostopadłe do siebie). Łoże skrzydła ze sklejki 0,5 mm w formie dwóch prostokątów o wymiarach 25x20 mm.

Kołeczki do mocowania skrzydła: przedni — bambus ∅ 2, tylny — świerk, wklejony w wycięcie między wzmocnieniami.

UWAGA: Wieżyczkę wklejamy po wyważeniu modelu, środek ciężkości ok. 65% płata.

SKRZYDŁO

Centropłat konstrukcji klasycznej, żebra z balsy 2 mm — przy zastosowaniu bardzo cienkiego papieru japońskiego do oklejania. Żebra mogą być wykonane z balsy cieńszej — gruby papier spowoduje przełamanie tak cienkiego profilu. Wypełnienie z balsy 1,5 mm. Skrajne żebra centropłata wklejone pod kątem 60° z przytwierdzoną wzdłuż grzbietu listewką balsową 1x1 mm, obniżoną o grubość „ucha„ 2 mm. Ułatwi to i wzmocni połączenie centropłata z „uchem". „Uszy" wyprofilowane z balsy 2 mm, wklejone pod kątem 30°. Profil skrzydła własny.

STATECZNIKI

Statecznik pionowy z balsy 2 mm z wklejonym wzmocnieniem o słojach prostopadłych do słojów statecznika. Miejsce połączenia z kadłubem wzmocnione listwami balsowymi 1x1.

Statecznik poziomy wykonany podobnie jak centropłat, końcówki wyprofilowane z miękkiej balsy. W żebro środkowe (z balsy 4 mm) wklejamy bambusowe kołeczki determalizatora. Profil statecznika własny.

WYKOŃCZENIE I PRZYGOTOWANIE DO LOTÓW

Płat i stateczniki cellonowane dwukrotnie rzadkim cellonem, kadłub i wieżyczka czterokrotnie. Prawa krawędź natarcia centropłata podniesiona 3 mm, lewa krawędź opływu 2 mm. Prawa końcówka statecznika poziomego uniesiona o 10 mm (patrząc od tyłu). Ster statecznika pionowego lekko skręcony w prawo.

Tak przygotowany model krąży w prawo w locie silnikowym i ślizgowym.

Model został zbudowany w celach rekreacyjnych; chcąc startować w zawodach z podobną konstrukcją należy wzmocnić rurę kadłuba przez oklejenie jej cienkim papierem japońskim. Poprzez staranny dobór materiałów masę konstrukcji w znaczny sposób można zmniejszyć.

PIOTR ŚLEDŹ

■

CONRAD ELECTRONIC

DaB ELECTRONIC

★ modele latające, pływające, samochody
★ zdalne sterowanie i serwa, silniki elektryczne i spalinowe
★ części, akumulatory, narzędzia, kleje, lakiery, literatura
★ 45 zestawów modelarskich wśród 320 elektronicznych zestawów do samodzielnego montażu i inne.

Wszystko dla modelarzy nie tylko na ponad 100 str. ponad 1000 str. katalogu ELECTRONIC WELT '95 światowej niemieckiej firmy Conrad Electronic — do nabycia u nas już od końca września.

SPRZEDAŻ WSZYSTKICH POZYCJI KATALOGOWYCH — WYŁĄCZNIE NA ZAMÓWIENIA.

Wyłączny przedstawiciel: **DaB ELECTRONIC S.C.**
00-628 Warszawa, ul. Marszałkowska 21/25 m 50
tel/fax: 25 35 64, godz. 8.30-16.30

Samolot myśliwski JAK-7

Wiosną 1942 roku na froncie niemiecko-radzieckim pojawił się nowy samolot myśliwski JAK-7. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie fakt, że samolot ten zaprojektowany został jako maszyna szkolno-treningowa. Jednak brak nowoczesnego sprzętu na froncie sprawił, że samolot ten po wprowadzeniu drobnych zmian był powszechnie używany w roli myśliwca.

Historia samolotu JAK-7 sięga końca 1938 roku, kiedy to powstał wstępny projekt nowego samolotu myśliwskiego I-26. Pierwszy prototyp I-26 wzniósł się w powietrze 13 stycznia 1940 roku. Opracowany przez biuro konstrukcyjne Jakowlewa nowy samolot był dolnopłatem z chowanym podwoziem i zakrytą kabiną pilota. Jednostkę napędową stanowił 12-cylindrowy silnik M-105 o mocy 809,6 kW. Samolot ten był jeszcze nie uzbrojony. W marcu 1940 roku oblatano wersję bojową, a w czerwcu podjęto decyzję o uruchomieniu produkcji seryjnej, wprowadzono także nowe oznaczenie JAK-1. Uzbrojenie samolotu składało się z jednego działka SZWAK kal. 20 mm i dwóch karabinów maszynowych SZKAS kal. 7,62 mm. 22 czerwca 1941 roku lotnictwo radzieckie dysponowało zaledwie kilkudziesięcioma samolotami typu JAK-1.

W połowie 1940 roku oblatano dwumiejscową, szkolno-treningową wersję samolotu I-26 pod oznaczeniem I-26 Uti. Samolot ten po wprowadzeniu drobnych zmian miał być produkowany jako JAK-7 UTI. Jednakże do czasu wybuchu wojny radziecko-niemieckiej produkcja samolotu nie została uruchomiona.

Duże straty lotnictwa radzieckiego w pierwszych tygodniach wojny zadecydowały o wykorzystaniu JAK-a 7 jako samolotu myśliwskiego. W tym celu w samolotach seryjnych usunięto wyposażenie tylnej kabiny i zastąpiono osłonę kabiny ze szkła organicznego osłoną ze sklejki. Tak przeobrażony samolot otrzymał oznaczenie JAK-7A i wiosną 1942 roku pojawił się na froncie. Wyposażony on został w silnik M-105P pozwalający osiągnąć prędkość 593 km/h na wysokości 3000 m. Jego uzbrojenie składało się z działka SZWAK kal. 20 mm i dwóch karabinów maszynowych SZKAS kal. 7,62 mm. Dodatkowo samolot mógł zabrać 6 pocisków rakietowych RS-82 i 2 bomby po 100 kg każda. Dzięki tak dużej sile ognia samoloty te często były wykorzystywane do lotów szturmowych.

Na początku 1942 roku powstała udoskonalona wersja samolotu JAK-7, oznaczona jako JAK-7B. Modyfikacje polegały na zainstalowaniu mocniejszego silnika M-105PF o mocy 890,6 kW, poprawieniu aerodynamiki osłon silnika i chłodnicy wody. W niektórych egzemplarzach wprowadzono chowane kółko ogonowe. Na lewym płacie zaczęto montować reflektor do lądowania. Samoloty obrony przeciwlotniczej (JAK-7BPWO) dodatkowo otrzymały radiopółkompas rpk-10, reflektor do lądowania i świetlną sygnalizację położenia podwozia (umożliwiającą loty w nocy). Ostatnie maszyny wersji JAK-7B miały obniżony grzbiet kadłuba za kabiną pilota. Istniała także wersja samolotu uzbrojona w działko kal. 37 mm produkowana jako JAK-7t.

28 lutego 1942 roku swój pierwszy lot wykonał JAK-7 M-82. Był to samolot JAK-7 z silnikiem gwiazdowym M-82. Jego uzbrojenie składało się z dwóch działek SZWAK kal. 20 mm. i jednego km. UBSK kal. 12,7 mm. Samolot ten nie wszedł jednak do produkcji seryjnej. Samoloty JAK-7 poddawano dalszym modyfikacjom. W połowie 1942 roku JAK-7B wyposa-

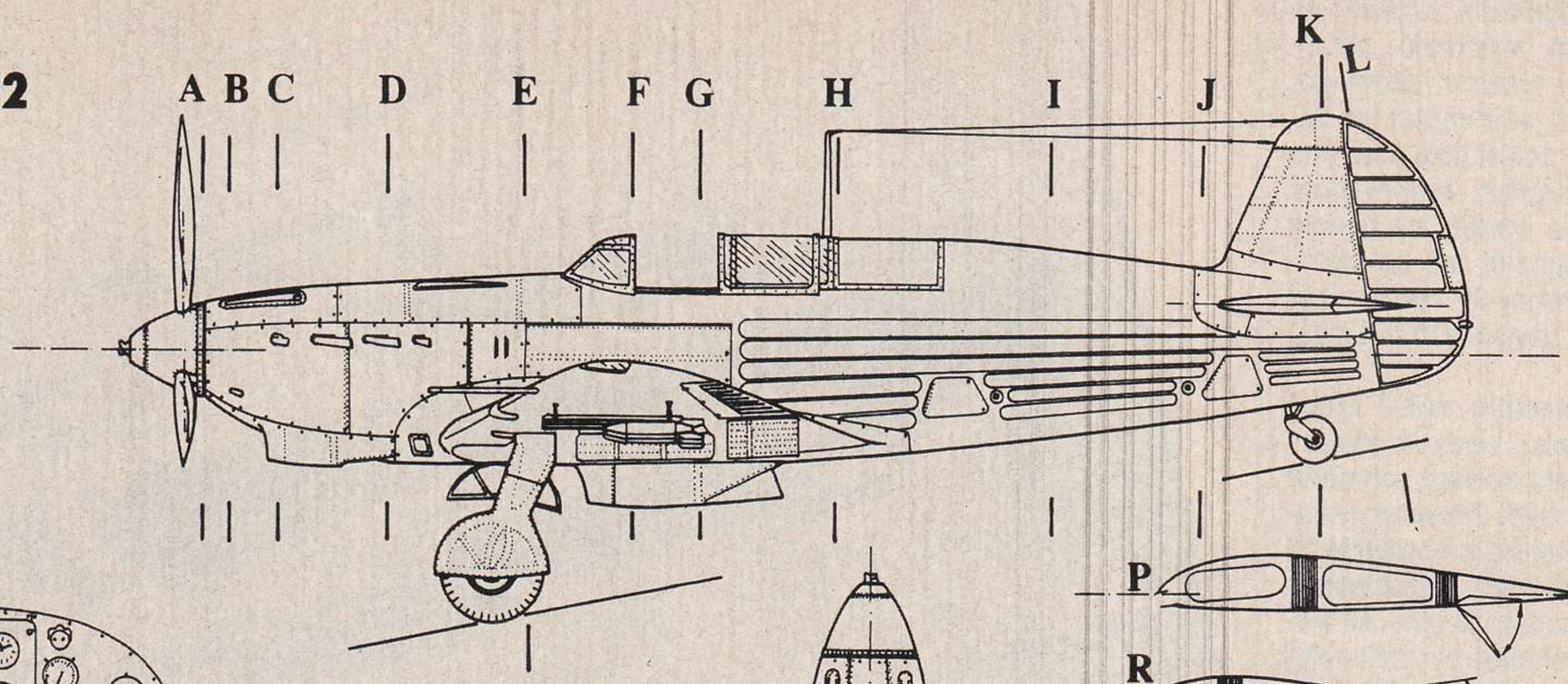
Dokończenie na str. 23

Dane taktyczno-techniczne

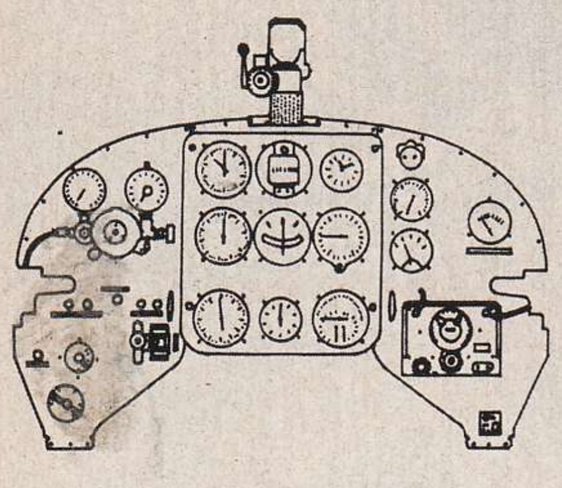
	JAK-7A	JAK-7B	JAK-7W
Silnik	M-105 P	M-105 PF	M-105 PF
Moc silnika (kW)	809,6	890,6	890,6
Rozpiętość (m)	10,0	10,0	10,0
Długość (m)	8,48	8,48	8,48
Wysokość (m)	2,25	2,25	2,25
Pow. nośna (m^2)	17,15	17,15	17,15
Masa własna (kg)	2518	2480	2330
Masa startowa (kg)	2895	3040	3050
Prędkość max. (km/h)	593	570	605
Pułap (m)	10 000	9 900	9 900
Zasięg (km)	820	820	600

2.1.92

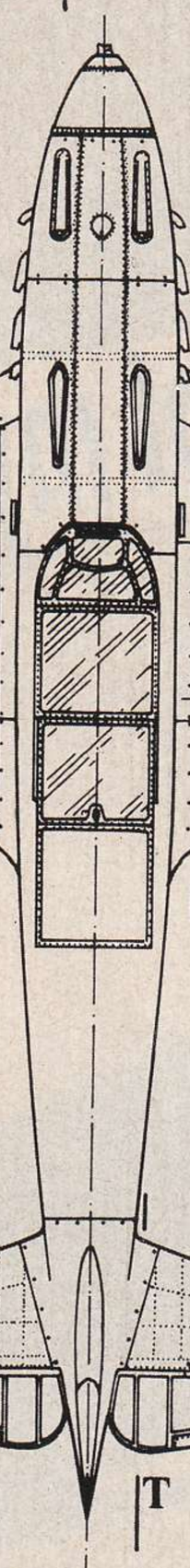
skala 1:72

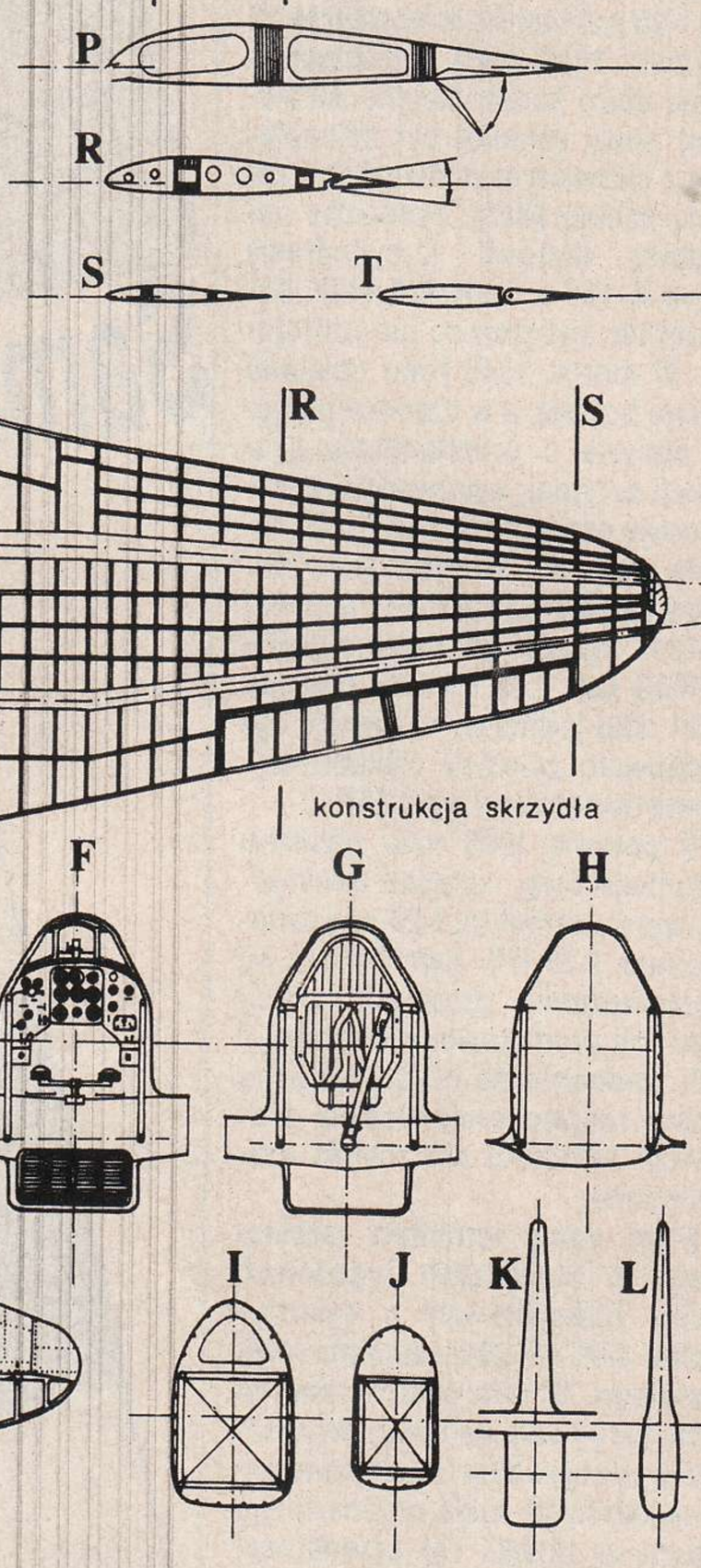


JAK 7B wersja podstawowa

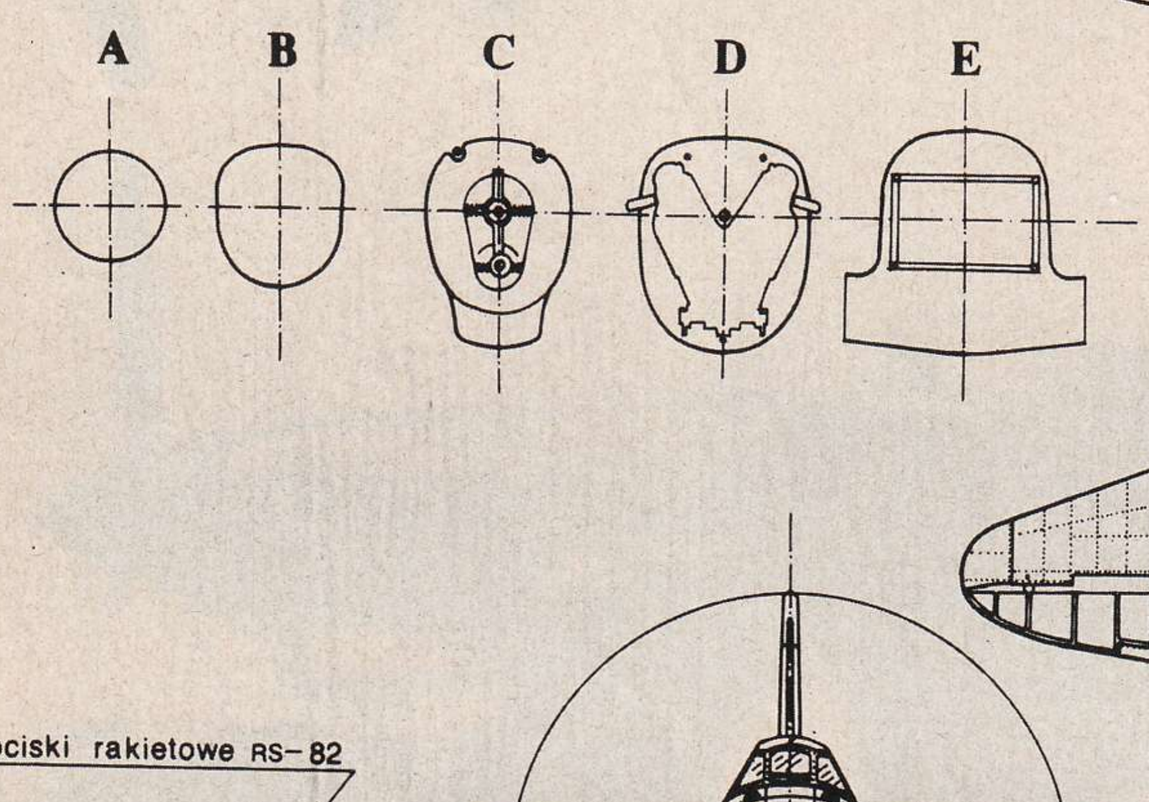


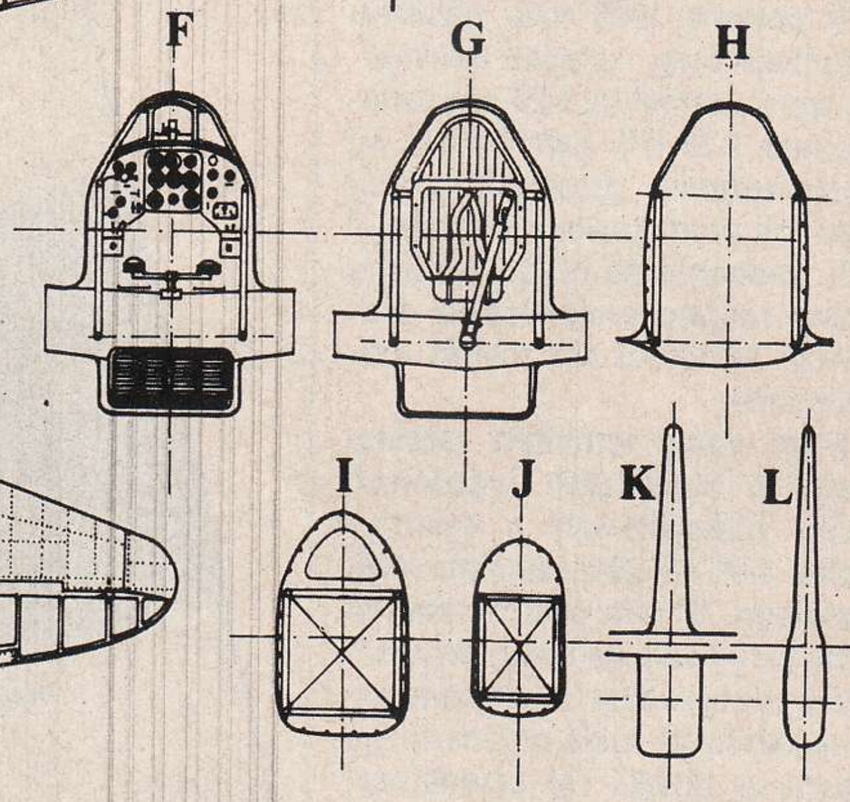
tablica przyrządów 1/20

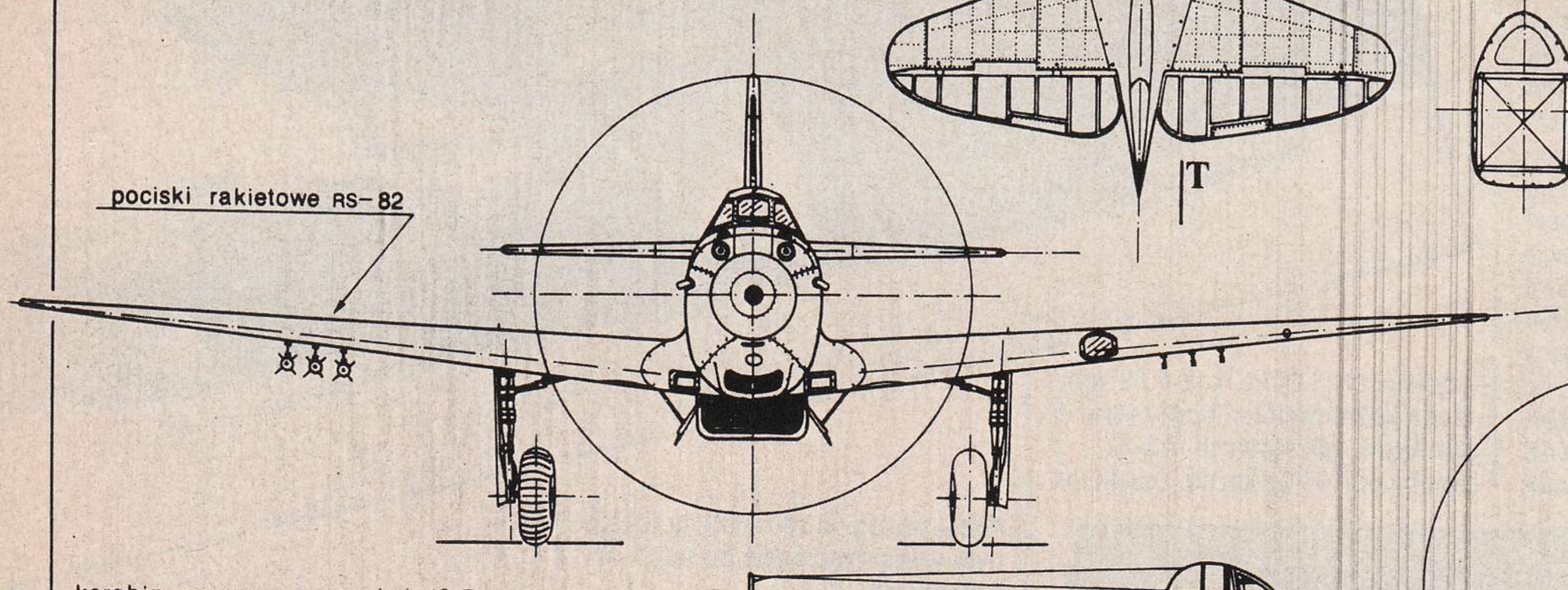


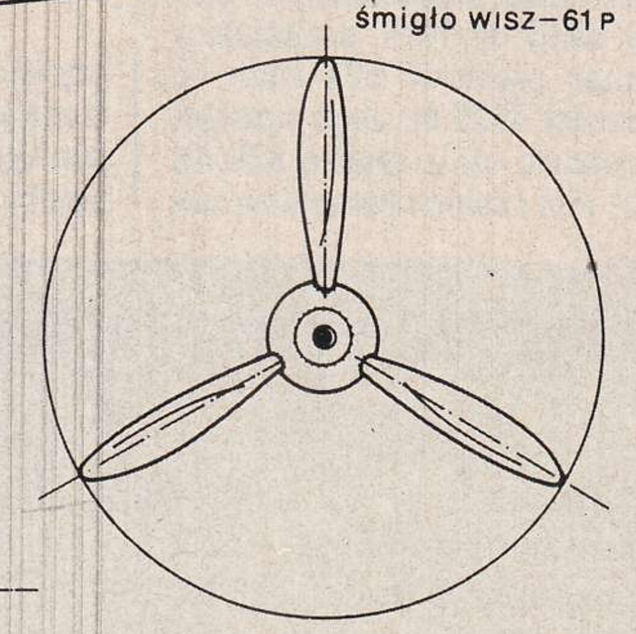


konstrukcja skrzydła







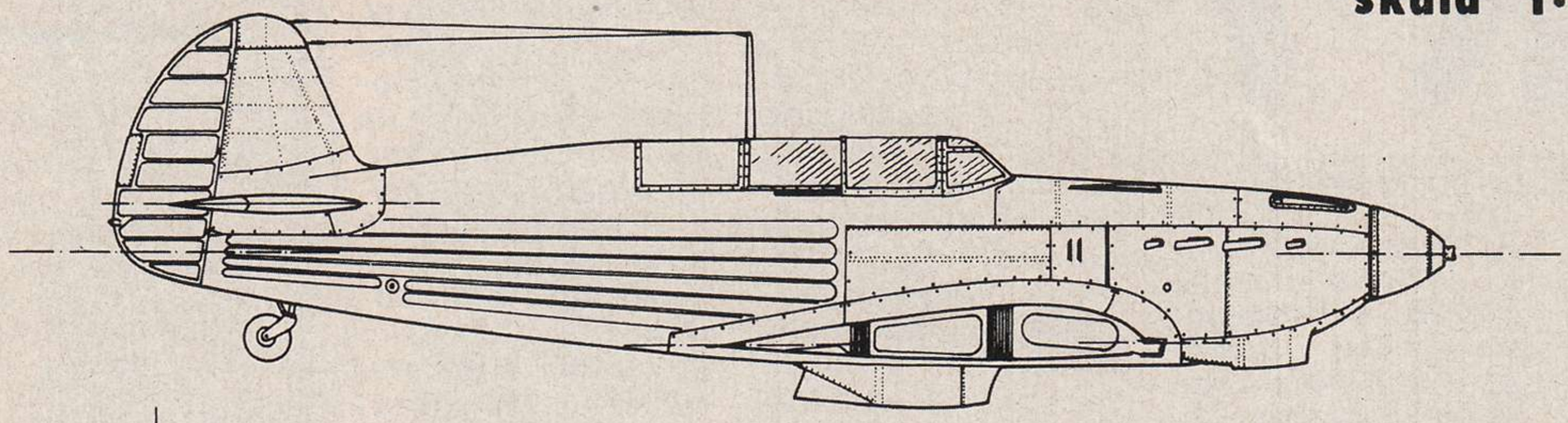


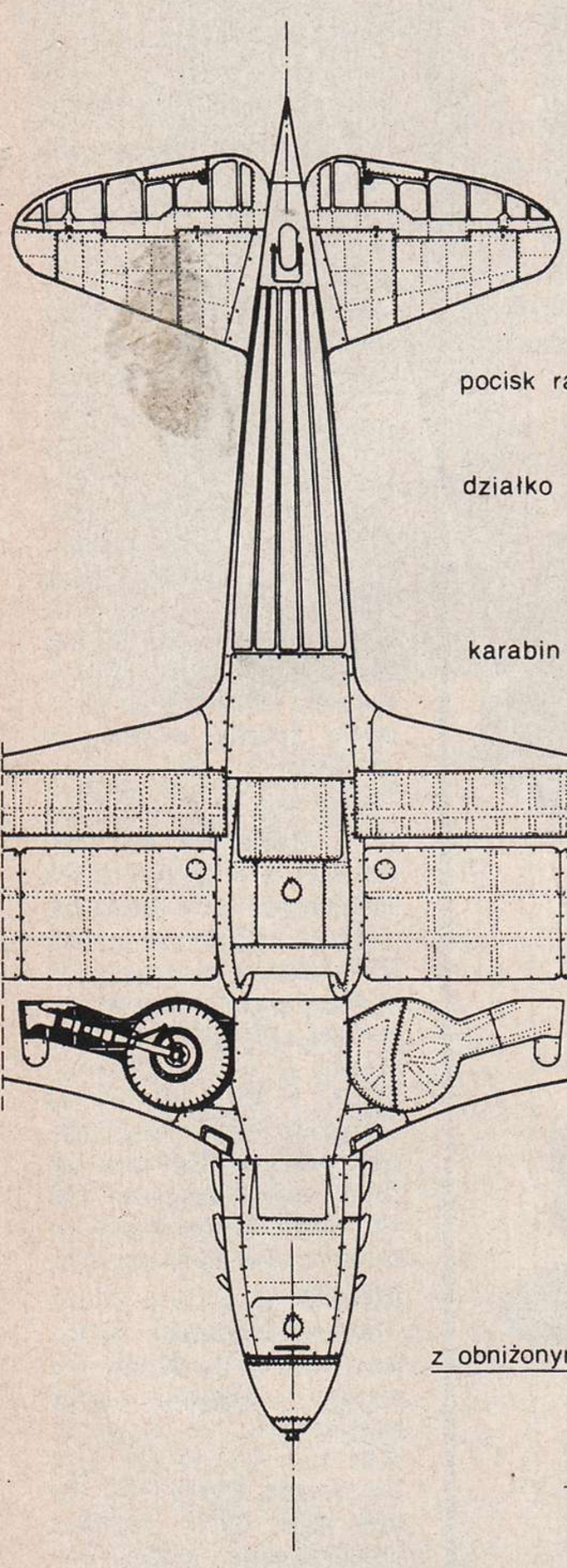
PAWEŁ MISTEWICZ

0 1 2 3 4 m

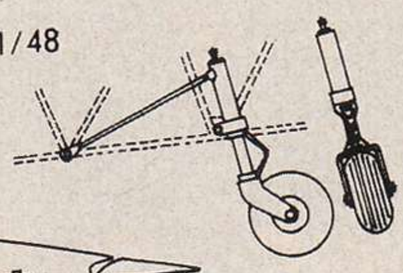
2.2.92

skala 1:72

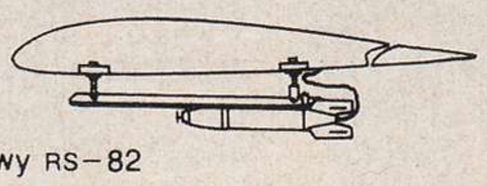




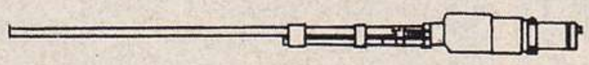
kółko ogonowe 1/48



pocisk rakietowy RS–82



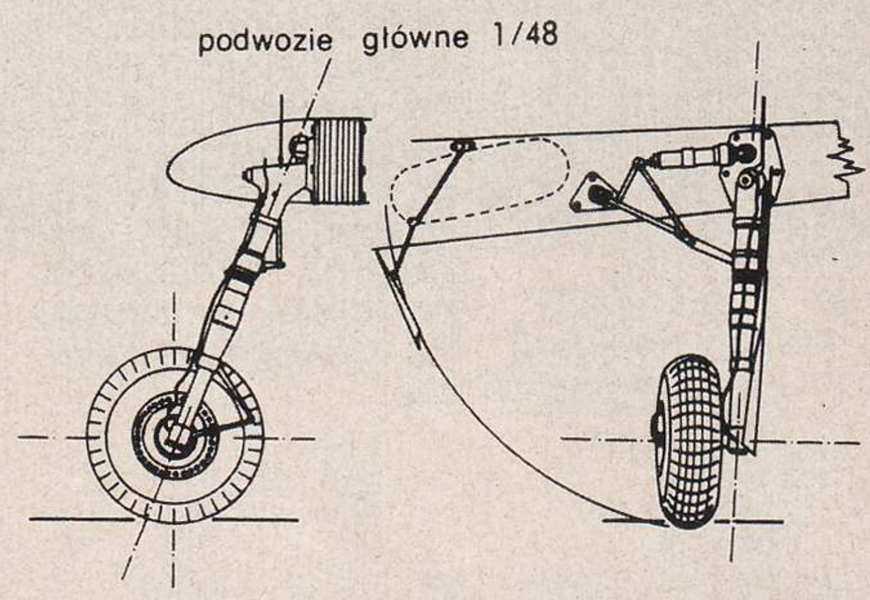
działko SZWAK kal. 20 mm



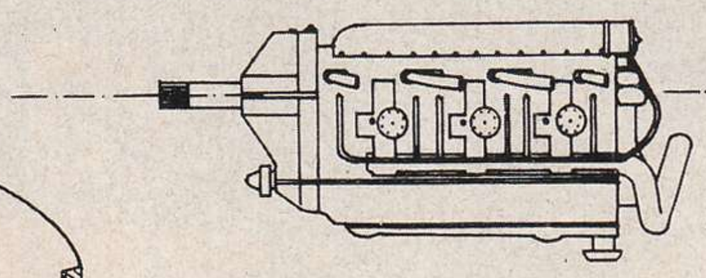
uzbrojenie 1/48

karabin maszynowy UBS kal. 12,7 mm

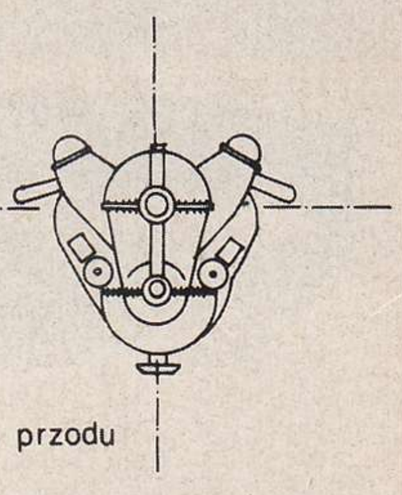
podwozie główne 1/48



silnik M–105 PF 1/48



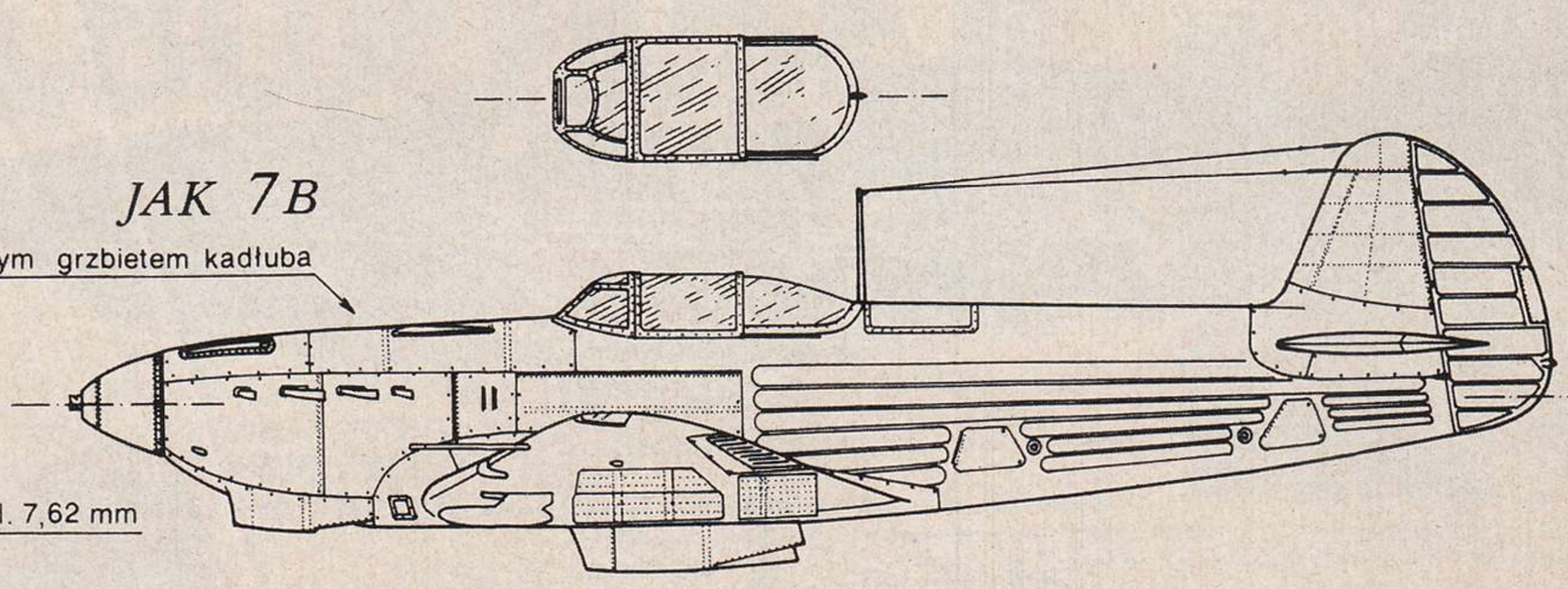
z boku



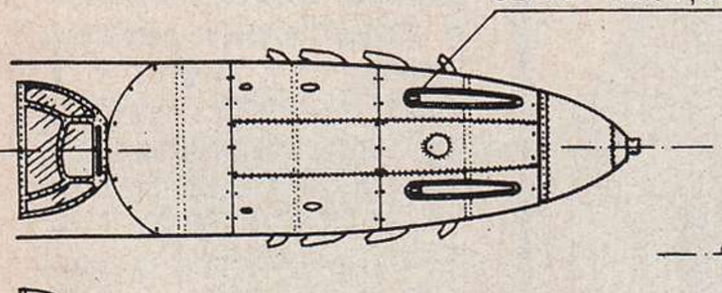
z przodu

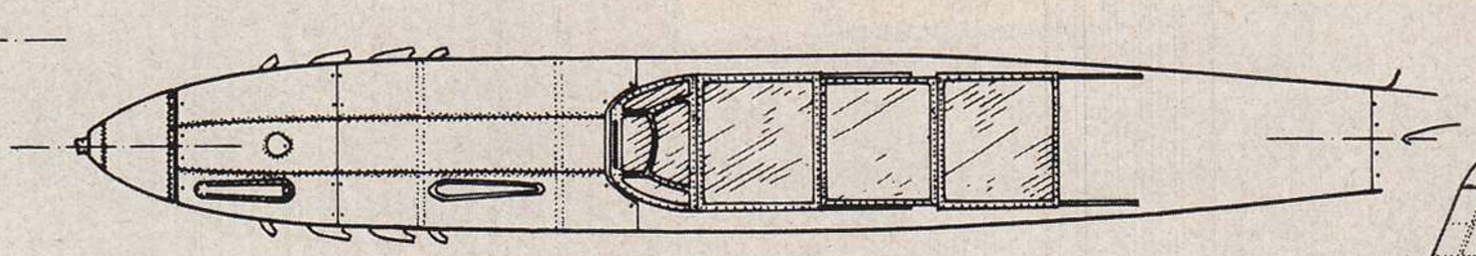
JAK 7B

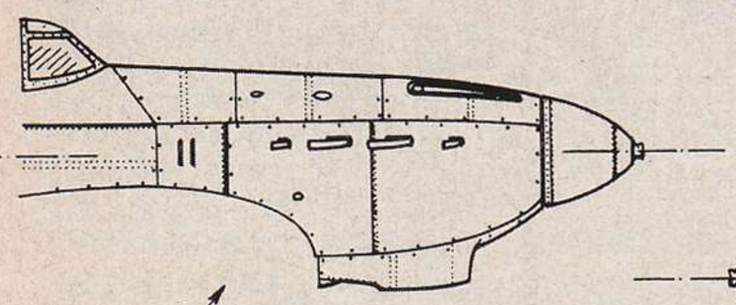
z obniżonym grzbietem kadłuba



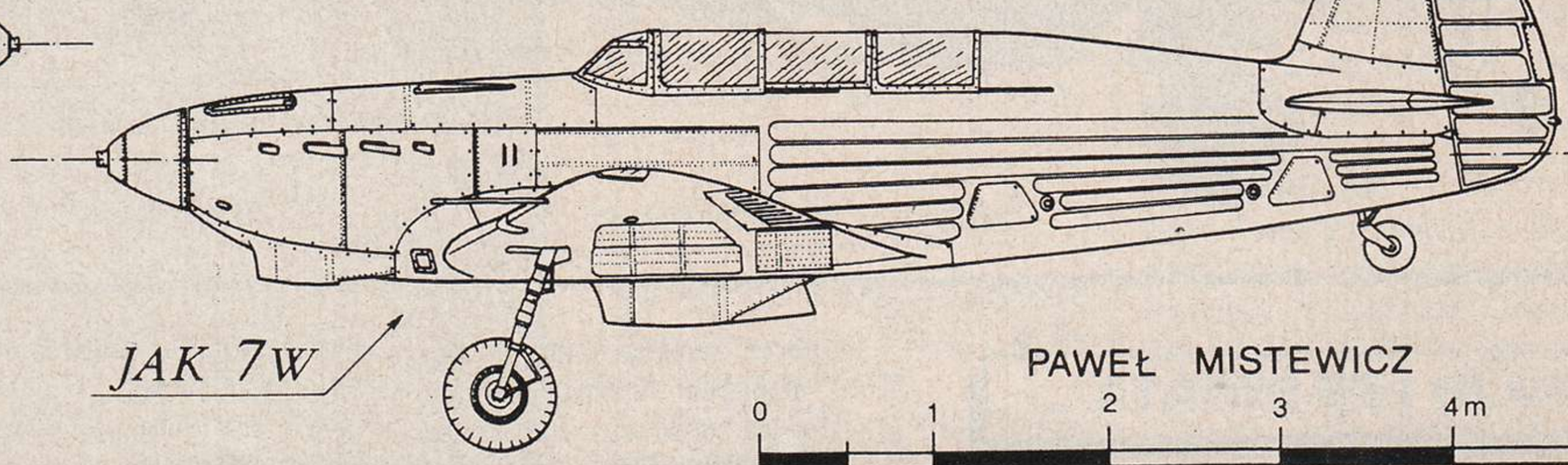
SZKAS kal. 7,62 mm







JAK 7A



JAK 7W

PAWEŁ MISTEWICZ

0 1 2 3 4m

SAMOLOT MYŚLIWSKI JAK-7

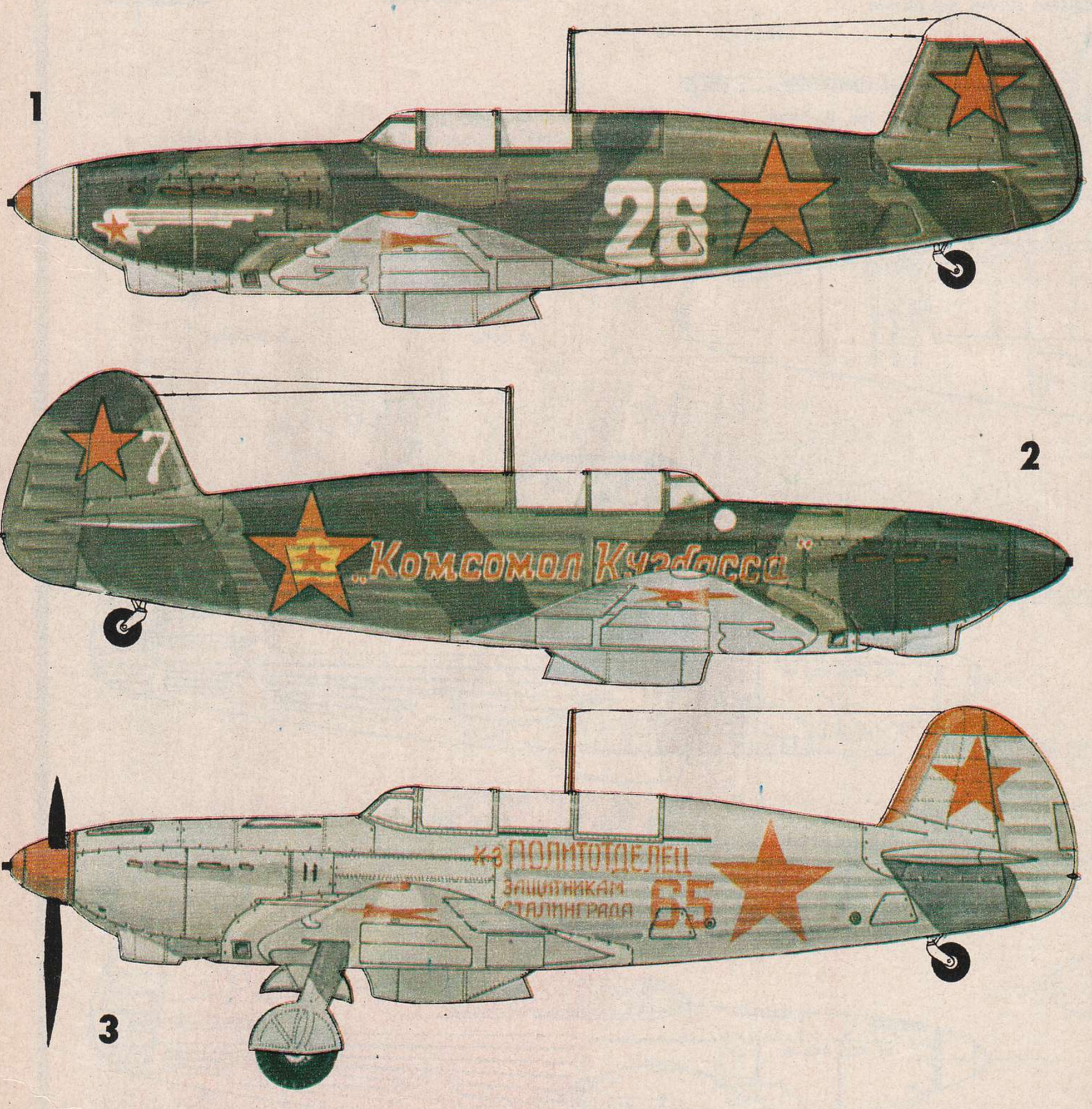
JAK-7

OPIS PLANSZY BARWNEJ

1. JAK—7B z 3 Pułku Myśliwskiego Gwardii w 1942 roku. Samolot pokryty dwubarwnym kamuflażem złożonym z barw czarnej i oliwkowozielonej na powierzchniach górnych i bocznych. Powierzchnie dolne jasnoniebieskie. Numer taktyczny (26), kołpak śmigła i końcówka stateczni-ka pionowego — białe. Pięcioramienne gwiazdy na kadłubie i stateczniku pionowym w barwie czerwonej z czarną obwódką. Na dolnych powierzchniach skrzydeł gwiazdy bez obwódki. Czerwona także końcówka kołpaka śmigła. Z przodu kadłuba oznaczenie jednostki — czerwona, uskrzydlona gwiazda.

2. JAK-7B jednego z pułków myśliwskich w 1942 roku. Kamuflaż dwubarwny, czarno-zielono-oliwkowy na powierzchniach górnych i bocznych. Powierzchnie dolne jasnoniebieskie. Kołpak śmigła — czarny. Gwiazdy na kadłubie i stateczniku pionowym z czarną obwódką. W gwiazdy na kadłubie wpisano znaczek związku młodzieży. Numer taktyczny (7) na stateczniku pionowym w kolorze białym. Na prawej stronie kadłuba napis fundacyjny „Komsomoł Kuzbasu" w barwie czerwonej z obwódką prawdopodobnie w kolorze białym lub żółtym.

3. JAK-7W w wersji szkolno-treningowej. Samolot w całości pokryty farbą jasnoszarą. Gwiazdy na kadłubie, stateczniku pionowym i dolnych powierzchniach skrzydeł w barwie czerwonej bez obwódek. Czerwony także kołpak śmigła, numer taktyczny (65), pas na stateczniku pionowym i końcówka stateczni-ka. Na kadłubie napis fundacyjny w barwie czerwonej o treści: „Pracownicy oddziału politycznego K-3 obrońcom Stalingradu".



MODELARZ POMAGA

Rafał Muchniewicz — ul. 1 Maja 30/1, 74-100 Gryfino — poszukuje „MM": 7/78; 6/80; 7/92 i pilnie „MM" 7/90; 1/91 „PM" nr: 11, 61, 129, a także modeli kartonowych: „Bismarck" firmy „Super Model", „Prinz Eugen" firmy „Model Jaro", Uboot typ VIIc firmy „Model Cart", Uboot typ XXI i Admirał Graf Spee firmy Arsenał. Szerszy wykaz poszukiwanych modeli i pozycji prześle zainteresowanym wymianą lub sprzedażą.

Piotr Pępczak — ul. Zamkowa 10/1, 26-500 Szydłowiec —poszukuje „Małych Modelarzy" z lat 1958—1976, w zamian oferuje TBiU, PM, książki z dziedziny lotnictwa, marynarki wojennej, wojska lądowe, pancerne, modelarstwo. Zapłaci gotówką.

A. Milewski — ul. Łanowa 7/69, 87-800 Włocławek 8 — odstąpi kompletne roczniki „MM" z lat 1958—1962, 1964—1966, 1969, 1971 lub tylko luźne mumery. Wymieni niesklejone modele (1/72 „Italeri"): SU-24, F-14, F-18, Tornado na SU-27 i Mig 23 lub inne. Kontakt listowny, dokładna informacja po otrzymaniu koperty zwrotnej ze znaczkiem.

Artur Kłos — 32-608 Osiek 287 k. Oświęcimia, woj. Bielsko-Biała — poszukuje modeli kartonowych broni pancernej różnych wydawnictw („MM", GPM, Mikromodel i innych). Do wymiany przeznacza wiele kartonówek samolotów i okrętów, zeszyty „II wojny światowej", książki z serii „Biblioteczka Skrzydlatej Polski", książki marynistyczne, fantastyczne, ok. 20 komiksów i „Modelarza" z lat 1987—1994. Wykaz: koperta + znaczek. Interesuje go tylko wymiana.

Ryszard Książczyk — ul. Orłowskiego 68/15, 32-606 Oświęcim — poszukuje modeli plastykowych, nie sklejonych skala 1:72; A-6 Intruder, A-10 Thunderbolt, Mirage F-1C, Mirage 4000, Su-24, żaglowca „Priedystynacja", modelu kartonowego korwety „Nanuszka" W zamian oferuje: „Młodego Technika nr. 7, 11/59; 3—6, 9, 10/60 r. „Morze" roczniki: 79,84, 85,66,87 i luźne numery z lat 64—89, „Plany Modelarskie" nr: 2, 18, 29, 45, 59, 63, 64, 79, 80, 85, 126, 147. Informacja po otrzymaniu koperty z adresem zwrotnym i znaczkiem pocztowym.

Lech Semianiw — ul. Trolejbusna 19/63, Ivano-Frankowsk, Ukraina 284008 — odstąpi „Małego Modelarza" nr: 4, 8—9/78; 4, 7/82; 1, 2, 6/83; 1—2, 3/84; 6/85 i 8/86, 10—11/87; 6, 10/88 oraz „Model kartonowy Spitfire IX C. W zamian chciałby otrzymać modele firmy ITALERI: Su-24, F-14 lub F-15, A-6 (1:72) oraz TBiU (SAAB-37, Hellcat, Corsair). Bardzo interesuje go seria „Przegląd konstrukcji lotniczych", a w niej: F-15, F-18, Su-24, Su-22 i M4.

Adam Tłaczuk — ul. Kłosowa 8, 26-600 Radom — poszukuje książek o tematyce modelarskiej. Zapłaci gotówka

Z KRAJU I ZE ŚWIATA

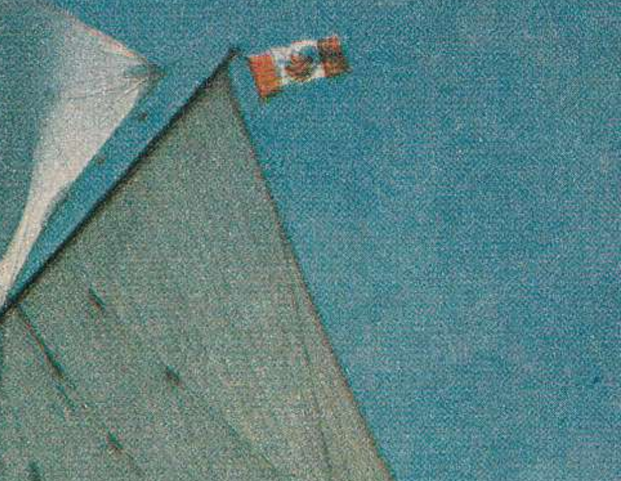
W ramach międzynarodowych zawodów motorowodnych rozegranych pod koniec lipca na Wiśle w Warszawie, odbyły się również zawody ogólnopolskie modeli klasy FSR-V15. Cenne nagrody dla modelarzy w postaci wyczynowych silników CMB 15 cm³ ufundował Komitet Organizacyjny mistrzostw oraz Prezes Ligi Obrony Kraju. Impreza mająca wiele walorów propagandowych była zarazem zapowiedzią dalszej współpracy Polskiego Związku Motorowego z modelarzami LOK. Zdobywcami czołowych miejsc zostali: 1. Jan Jezierski z Ostrołęki, 2. Tomasz Grajek z Konina, 3. Robert Sarzała z Warszawy.

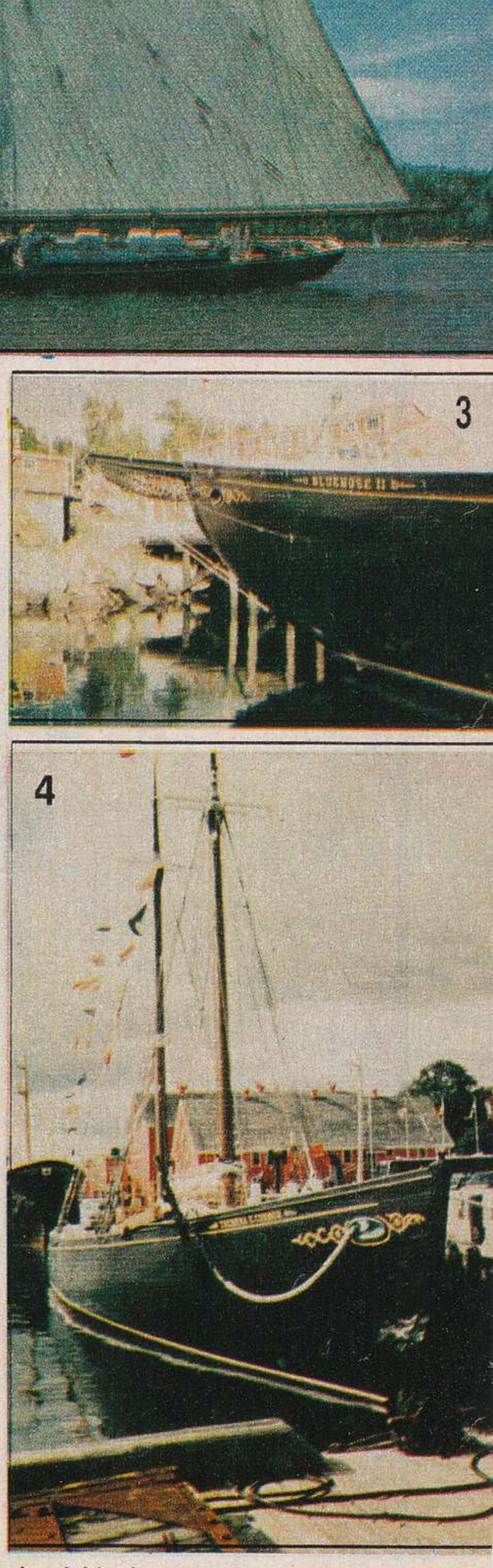
★ ★ ★

Po wizycie członka Prezydium NAVIGA, G. Matzera z

Dokończenie na str. 21

Idea wyścigów jednostek rybackich powstała w 1851 roku. Brały w nich udział najszybsze szkunery z Anglii, Stanów Zjednoczonych i Kanady. W roku 1919 wyścigi jednostek o Puchar Ameryki zostały zawieszone z powodu silnych wiatrów, wiejących z prędkością 25 węzłów. Postanowiono zorganizować nowe zawody pomiędzy rybackimi flotyllami Kanady i Stanów Zjednoczonych, na których obowiązywać miały nowe, wcześniej ustalone wymagania.





SZKUNER RYBACKI „BLUENOSE II"

TADEUSZ SKWIOT

Fot. Jerzy Litwini i „Majestic" (1)

NA ZDJĘCIACH:

1) Śródokręcie „Bluenose II" przygotowanego do okresu zimowego
2) Pokład dziobowy szkunera „Bluenose II"
3) Partia dziobowa szkunera „Bluenose II"
4) Zabytkowy już, typowy szkuner nowofunlandzki, eksponowany przy nabrzeżu Muzeum Rybołówstwa w Lunenburgu (Nowa Szkocja) — Kanada.

Właściciel halifackiej gazety William H. Dennis ufundował nagrodę, o którą postanowiły walczyć obie floty amerykańskiego kontynentu. Eliminacje odbyły się 30 października 1920 roku w Halifaxie. Wygrał je „ESPERANTO", który niedługo po tym zwycięstwie, a dokładniej w czerwcu 1921 roku zatonął u wybrzeży Scrible Isnand. Nowo zbudowne szkunery „YANKEE" oraz „MAYFLOWER" nie zdołały się zakwalifikować do eliminacji w 1921 roku. Pierwszy z nich z powodu wadliwej konstrukcji takielunku, a drugi na skutek dyskwalifikacji klasowej. Po burzliwej dyskusji uznano go za jednostkę regatową i zaniechano jego startu. Eliminacje w tym roku wygrał mały szkuner „ELSIE".

Pod koniec 1920 roku młody konstruktor W.J. ROVE zaprojektował szybki szkuner rybacki, który nazwano „BLUENOSE". Szkuner ten zbudowany został w stoczni SMITCH & RHULAND w Lunenburgu w Nowej Szkocji. 25 marca 1921 roku został uroczyście zwodowany. Podniesienie bandery nastąpiło 14 kwietnia 1921 roku. Swoją morską karierę rozpoczął 15 kwietnia 1921 roku.

Charakterystyka okrętu

Wyporność	*— 285 ton*
Długość	*— 43,59 m*
Szerokość	*— 27 stóp (8,22 m)*
Zanurzenie	*— 15'10 stop (4,82 m)*
Pojemność ładowni	*— 2.600 kwintali (kwintal= 12 LBS)*
Koszt budowy	*— 35.580.760$*

Wymiary Masztów — Drzewce Główne

Grotmaszt powyżej pokładu	*— 84 stopy*
Stenga grotmasztu (długość całkowita)	*— 51 stóp 6 cali*
Stenga grotmasztu zdublowana	*— 13 stóp 6 cali*
Głowica	*— 4 stopy*
Bom grotmasztu (od końca do masztu)	*— 81 stóp*
Gafel grotmasztu	*— 46 stóp*
Fokmaszt powyżej pokładu	*— 73 stopy*
Stenga fokmasztu (długość całkowita)	*— 48 stóp 6 cali*
Stenga fokmasztu zdublowana	*— 12 stóp 5 cali*
Głowica	*— 3 stopy 5 cali*
Bom fokmasztu (od końca do masztu)	*— 32 stopy 5 cali*
Gafel fokmasztu (od końca do masztu)	*— 32 stopy 5 cali*
Bukszpryt	*— 17 stóp 5 cali*

Pierwszym kapitanem „Bluenose" został Angus Walters. Był on również jego współwłaścicielem, wraz z czterema biznesmenami z Halifaxu. Pierwszy wyścig z udziałem „Bluenose" przeprowadzony został 15 i 17 października 1921 roku. „Bluenose" odniósł wówczas zwycięstwo.

Udział szkunera w regatach

9.9 1921 rok — Regaty Jednostek Rybackich — Nowa Szkocja. Brało udział osiem jednostek.

21.10.1921 rok — Międzynarodowe Regaty Rybackie. Uczestniczyły w nich tylko dwie jednostki. Zwyciężył „BLUENOSE".

7.10.1922 rok — Międzynarodowe Regaty Rybackie. Ponownie zwycięża „BLUENOSE", spośród czterech jednostek.

29.10.1923 rok — Międzynarodowe Regaty Rybackie. Pierwsze miejsce zajmuje „BLUENOSE". Po nich, w wyniku protestu jaki miał miejsce na tej imprezie, zrezygnowano z zawodów na okres czterech lat.

16.10.1926 rok — Międzynarodowe Zawody Rybackie, w których biorą udział tylko dwie jednostki. Zwycięża „BLUENOSE" dystansując „HALIGOMANA" w Gloucester. Ponieważ szkuner ten nie miał godnych siebie przeciwników, zawody zostały zawieszone do 1930 roku.

18.10.1930 rok — Międzynaro-

Dokończenie na str. 25

BANDERA

NOVA SCOTIA - KANADA

BLUENOSE

Konstruktor: W.J. ROUE

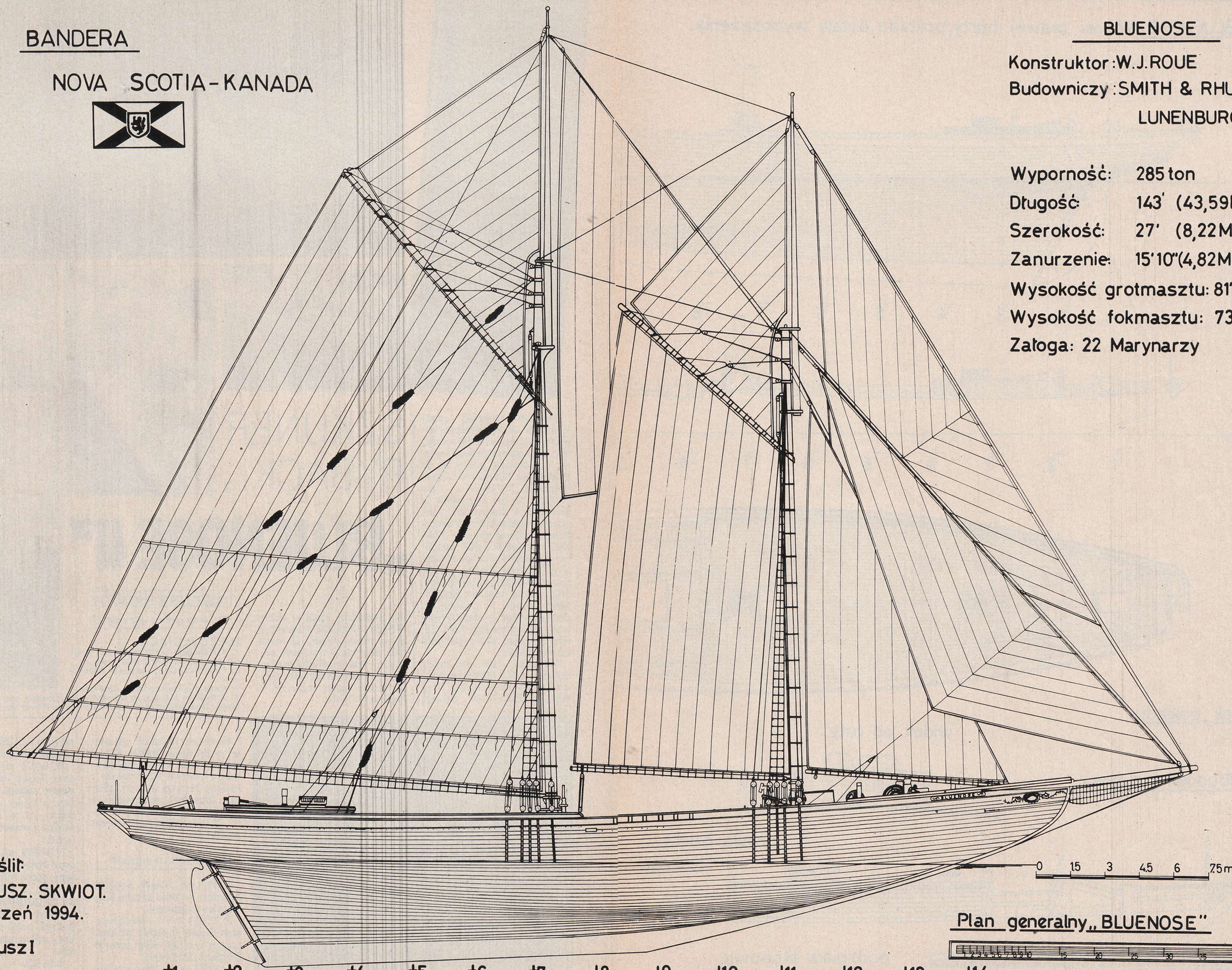
Budowniczy: SMITH & RHULAND
LUNENBURG N.S.

Wyporność:	285 ton
Długość:	143' (43,59M)
Szerokość:	27' (8,22M)
Zanurzenie:	15'10"(4,82M)

Wysokość grotmasztu: 81' (24,69M)

Wysokość fokmasztu: 73'(22,25M)

Załoga: 22 Marynarzy



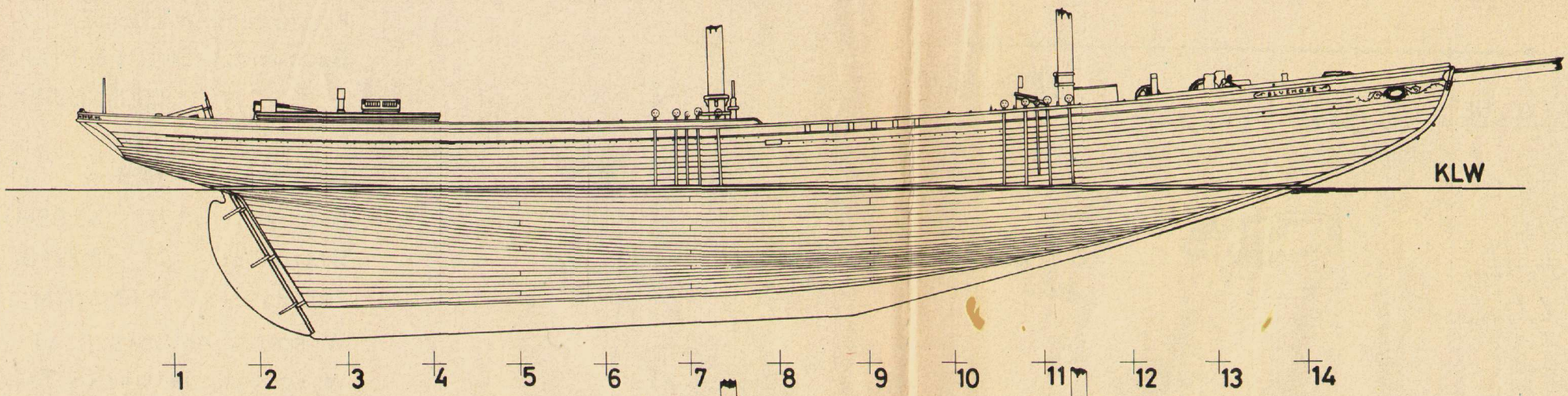
© Kreślił:
TADEUSZ. SKWIOT.
Styczeń 1994.

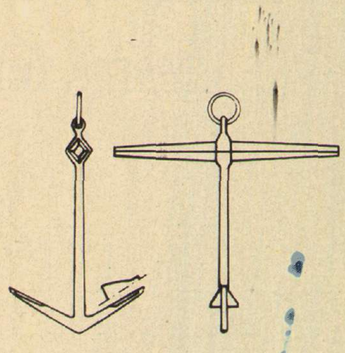
arkusz I

Plan generalny „BLUENOSE"

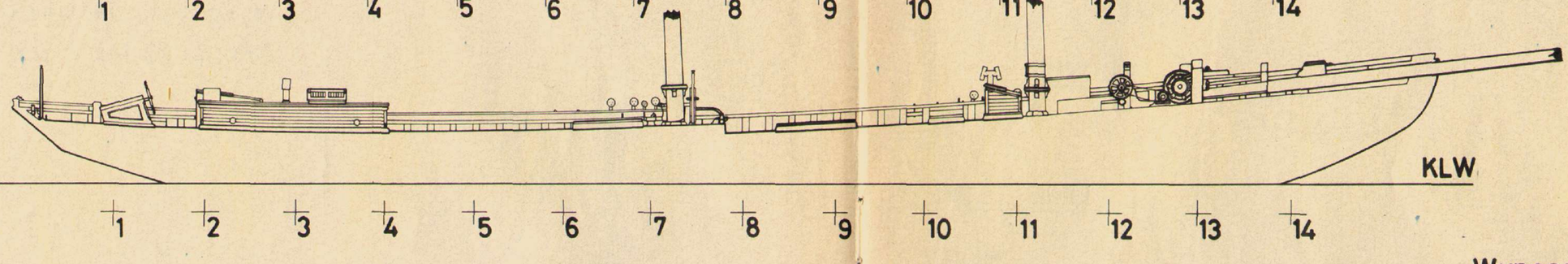
BLUENOSE - Widoki prawej burty, pokładu, detale wyposażenia.

Widok prawej burty

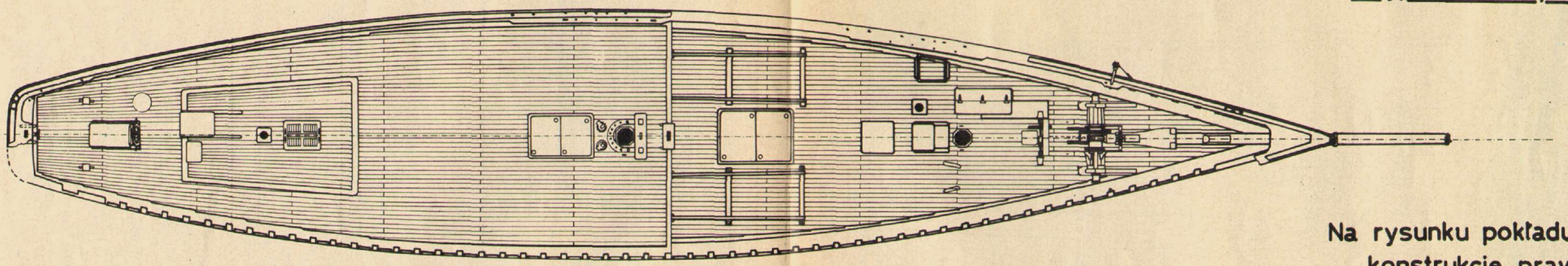




Kotwica główna



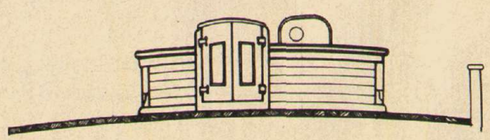
Wyposażenie pokładu



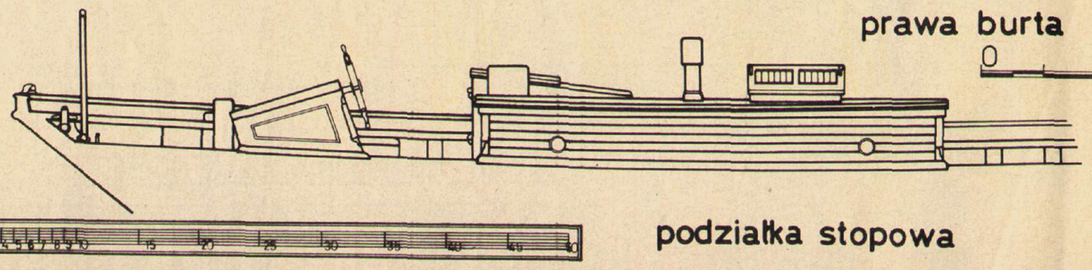
Na rysunku pokładu pokazano konstrukcję prawej burty

Widok pokładu

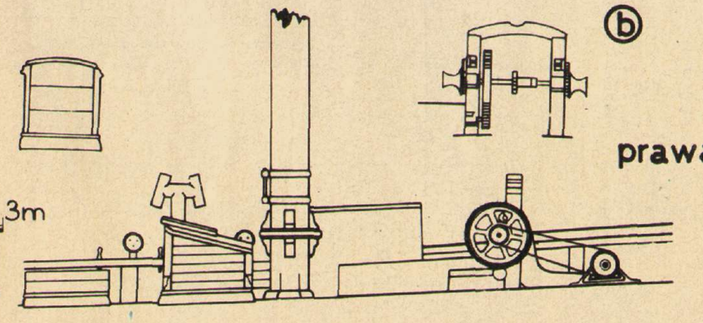
widok od rufy

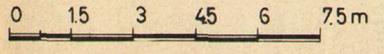


Nadbudówka rufowa



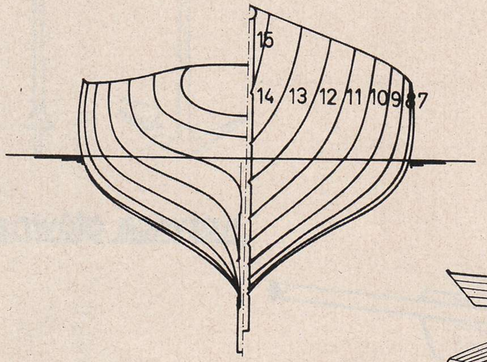
Detale wyposażenia





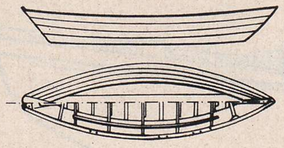
© Kreślił:
TADEUSZ SKWIOT
Styczeń 1994
arkusz II

WRĘGI TEORETYCZNE

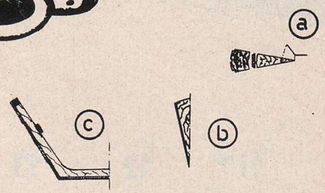


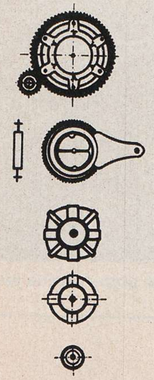
Prawoburtowa

Lewoburtowa

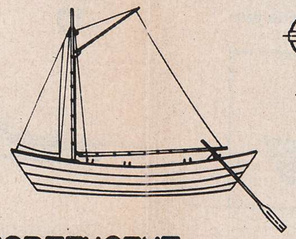


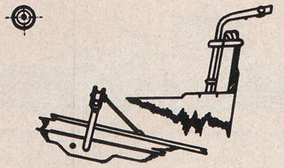
MECHANIZM KABESTANU



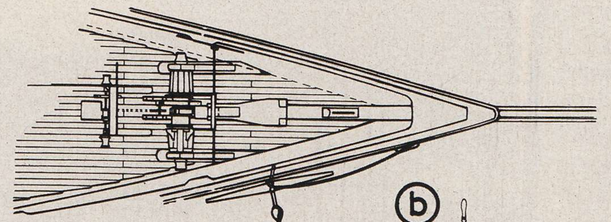


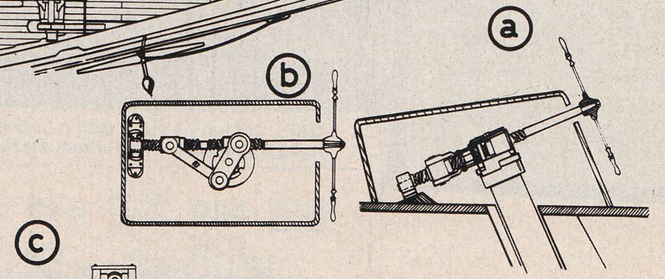
DORIS





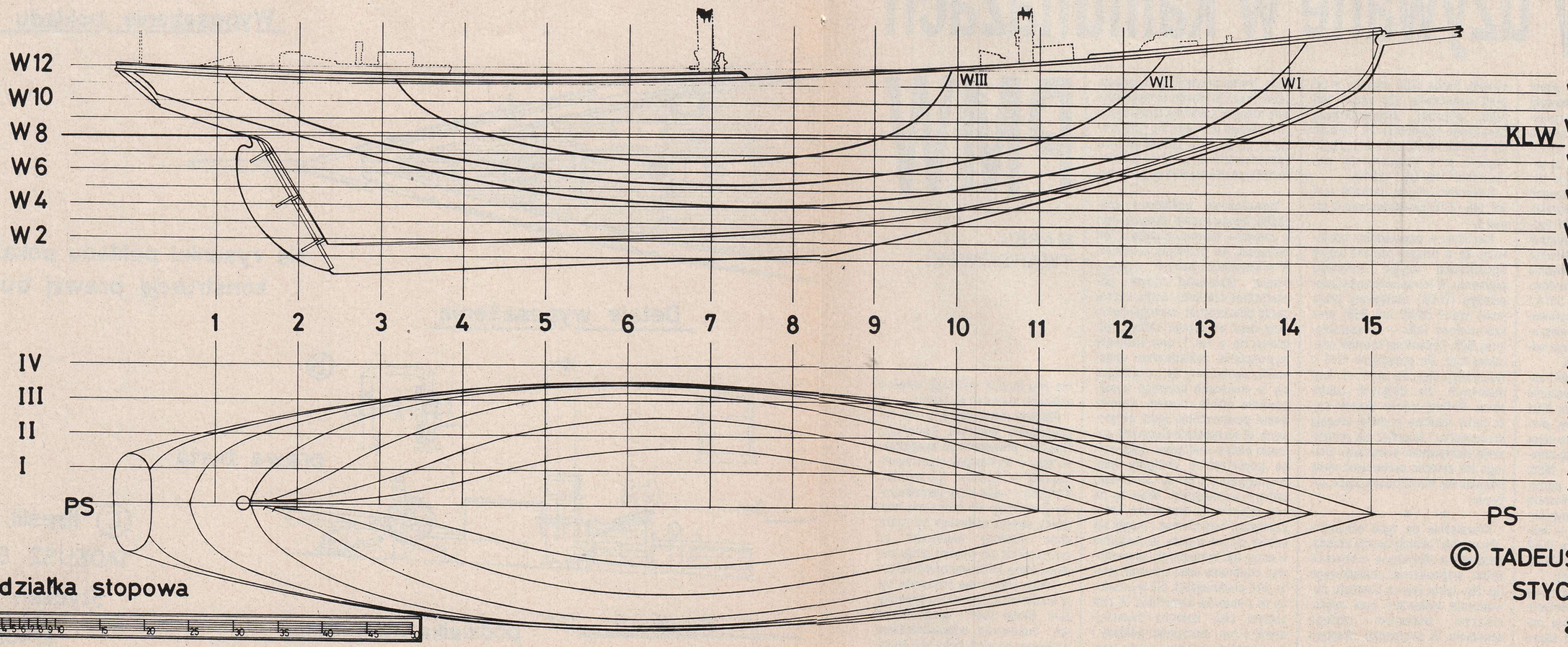
Wyposażenie pokładu dziobowego



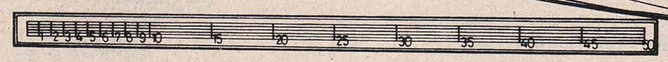


Mechanizm steru

LINIE TEORETYCZNE



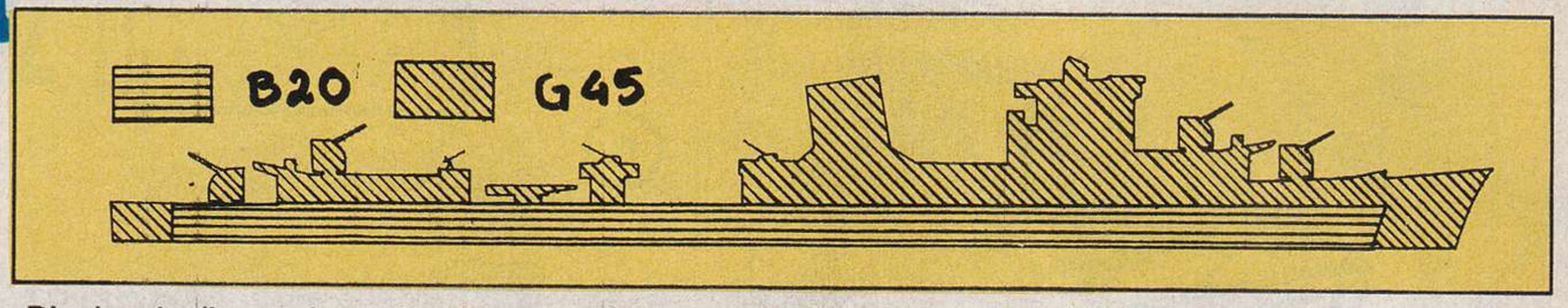
Podziałka stopowa



Kreślił
© TADEUSZ SKWIOT
STYCZEN 1994
arkusz III

Jak wspominano we wcześniejszych odcinkach tego cyklu, w początkowym okresie wojny polskie okręty malowane wg przedwojennych instrukcji używały starych zapasów farby. Wkrótce jednak one się wyczerpały i trzeba było przejść na dostawy angielskie. Dlatego też będziemy mówić o kolorach farb używanych w brytyjskiej Royal Navy. Wspomnimy również o innych zasadach malowania okrętów.

ORP „Dragon" w lipcu 1944 r. Lufa działa 152 mm; jej dolna, trzecia część pomalowana jest farbą jaśniejszą niż reszta kamuflażu.



„Błyskawica" w malowaniu „Standard" latem 1944 r.

Kolory używane w kamuflażach PMW

MAREK TWARDOWSKI

W początkowym okresie wojny marynarka angielska stosowała dwa podstawowe odcienie szarości: ciemny (AP 507A), używany na akwenach północnych (np. w Home Fleet) i jasny (AP 507C), na akwenach południowych, z tego powodu nazywany „Mediterranean Grey" (szary śródziemnomorski). Skrót AP oznaczał Admiralty Pattern = wzór Admiralicji, zaś symbol 507B kolor pośredni. Pierwsze dwukolorowe sposoby malowania (ciemny kadłub i jasne nadbudówki) osiągano stosując farby 507A i 507C. Po wybuchu wojny wprowadzono dodatkowe: biały i mieszaniny wyżej wymienionych oraz odcienie szarobłękitne: B5 i B6.

Na przełomie lat 1940 i 1941 zaczęto stosować nowe oznaczenia farb, tzw. serie MS. Symbol MS1 oznaczał kolor ciemnoszary, prawie czarny. Z kolei MS4 — to kolor średnioszary. Wraz z tą serią pojawił się odcień szarozielony — MS3. W tym czasie w związku z upowszechnieniem schematu „Western Approaches", używane też były kolory: biały oraz pastelowe — delikatny błękit i seledyn, zwane WAB (Western Approaches Blue) i WAG (Western Approaches Green).

W 1943 r. wprowadzono nowe oznaczenia stosowanych dotychczas kolorów. Podstawą był odcień szary (symbol G od słowa „Grey") i niebieski (B — „Blue"). Uzupełnieniem — liczba, oznaczająca możliwości farby do odbicia światła. Farba biała miałaby w tej skali oznaczenie 100 (czyli 100 proc. odbicia). Najciemniejszą oznaczono symbolem G5. Wydaje się ona czarna. Różnicę widać było dopiero przy bezpośrednim porównaniu farby G5 z czarną.

Zależności między farbami serii AP, MS i G/B przedstawiono w tabeli 1.

Pisaliśmy w poprzednich odcinkach, że w drugiej połowie wojny ograniczono użycie zielonego pigmentu. W ten sposób znikł jasny seledyn (WAG) zastąpiony przez jasny błękit (WAB lub B55) oraz szarozielony G20 — za szarobłękitny B20. Zmienił się również charakter farb. Do początków 1943 r. Admiralicja zalecała używanie farb matowych, nie dających odblasków. Później jednak okazało się, że farby matowe szybciej ulegają kredowieniu i ścierając się zmniejszają efektywność kamuflażu. Dlatego też zaczęto preferować farby półmatowe, mniej podlegające zużyciu.

★ ★ ★

Niezależnie do typu schematu „Disruptive" istniały pewne zasady, szczególnie dotyczące malowania detali, wyposażenia pokładowego itp. Np. tylna ściana pomostu dowodzenia malowana była najjaśniejszym odcieniem użytego schematu. W przypadku „Western Approaches" była ona biała. Inne powierzchnie pionowe, poprzeczne do osi symetrii miały kolory takie, jak na przyległych ścianach. Jeżeli lewa i prawa burta malowane były różnymi kolorami, łączenie ich początkowo prowadzono linią prostą w osi symetii, jednak później zdecydowano, że łączenie nie może następować wzdłuż linii prostej.

Wyposażenie pokładowe (pachołki, bębny linowe, skrzynki itp.) w zasadzie malowano farbą o ton jaśniejszą niż przyległy kamuflaż. W schematach „jasnych", kolorem białym malowano dolne powierzchnie platform, dolną trzecią część powierzchni zaokrąglonych, (lufy dział większego kalibru, reflektory itp. p. fot. 1) oraz elementy wyposażenia pokładowego (pojemniki, wentylatory itp.) znajdujące się w miejscach częstego występowania cienia; czasem również dolne powierzchnie łodzi okrętowych. W schematach ciemnych, kolorem białym malowano tylko dolne powierzchnie platform. Inne znajdujące się w cieniu - malowano farbami jaśniejszymi. Miało to na celu rozjaśnienie elementów, które zazwyczaj były ciemne i mogły się łatwiej rzucać w oczy, szczególnie w nocy, lub które mogły spowodować odebranie całej sylwetki okrętu jako ciemniejszej, niż wynikałoby to z kolorów kamuflażu. W tym samym celu kolorem ciemniejszym, o ton, malowano: pokłady i powierzchnie poziome, górną trzecią część zaokrąglonych elementów i wnętrza pomostów dowodzenia (wg innych instrukcji wnętrza zalecano malować na biało!).

Pokłady malowano B15, lub odpowiednimi kolorami kamuflażu. Niektóre powierzchnie zaopatrzone były w wykładziny przeciwpoślizgowe — korticen lub semtex. Korticen — miał kolor jasnobrązowy (jaśniejszy niż czekolada mleczna), semtex natomiast był szary, choć niekiedy malowano go (szczególnie po wojnie) farbą ciemnozieloną lub ciemnoniebieską.

Tratwy ratunkowe malowane były w kolorze tła, zgodnie z kamuflażem. Około 1944 r. ujednolicono ich malowanie; odpowiednikiem używanej na nich farby jest Humbrol 99.

Na koniec wspomnimy o pewnej

Tabela 1

Lp.	Kolor	Lata					Ilość kropli	Nr Humbrola do domieszania	Uwagi
		do 1939	1940—41	1941—42	1943—44	1945—46			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Szaroczarny			MS1	G5		—	Humbrol 77	
2	Bardzo ciemny szary	507A	507A	507A MS2	G10		—	Humbrol 27	
3	Ciemny szary		50%	50%			—		1 część 507A do 1 cz. 507C
4	Ciemny niebieskoszary			B5	B15	B15	—	Humbrol 79	
5	Średni szarozielony			MS3	G20		110	Humbrol 30	
6	Średni niebieski				B20	B20	130	Humbrol 25	
7	Średni szary		507B	MS4			50	Humbrol 33	
8	Średni niebieskoszary			B6	B30		30	Humbrol 25	B30 zastąpił również MS4
9	Jasny szary	507C	507C	507C MS4A	G45	G45	10	Humbrol 33	
10	Blady niebieski		WAB	WAB	B55	B55	15	Humbrol 25	B55 zastąpił również MS4A
11	Blady szarozielony				G55		—		1 część G20 do 4 cz. białej
12	Blady zielony		WAG	WAG			—	Humbrol 90	
13	Pokład tekowy						20	Humbrol 29	
14	Semtex						50	Humbrol 33	semtex niemalowany
15	Szary pokładowy						—	Humbrol 88	
16	Czerwony kadłubowy						—	Humbrol 70	ołowiowa przeciwporostowa
17	Czarny						—	Humbrol 33	
18	Biały						—	Humbrol 34	

Uwaga 1: Ilość kropli (kolumna 8) oznacza ile kropli dobrze rozmieszanej farby o numerze podanym w kolumnie 9 powinno spłynąć z pędzelka nr 1 do standardowej puszki białej farby Humbrola (nr 34)

Uwaga 2: podane wyżej sposoby mieszania farby nie zostały sprawdzone przez autora. W razie kłopotów prosimy o kontakt — adres redakcji.

Tabela 2

Typ kamuflażu	Schemat alternatywny	Pokład	Maszt	Schemat standardowy
„WA Scheme"	biały + G45	B30	biały	biały + B55 (eskortowce na Atlantyku)
„A-ty Light"	G45 + G20	G20	kolor kamuflażu, topy białe	B55 + B30 (używany w zimie)
„A-ty Intermediate"	G20 (cały)	G10		G45 + B20 (używany w lecie)
„A-ty Dark"	G20 + G10	G5	jw. lecz topy G45	

UWAGA: w trakcie prac nad niniejszym cyklem artykułów udało się ustalić kolejny kamuflaż „Błyskawicy" — typowy dwukolorowy kamuflaż „Admiralty Standard Scheme" (panel B20, reszta okrętu G45 — p. rys. 1), z którym „Błyskawica" wyszła z remontu latem 1945 r. ze stoczni J.S. White. Nie mógł być używany długo, ponieważ już jesienią, pływając do portów skandynawskich „Błyskawica" pomalowana była jednolitym kolorem jasnoszarym.

ciekawostce. Pragnąc okryć okręty przed wzrokiem nieprzyjaciela, stosowane inne — oprócz specjalnego malowania — sposoby. Np. w początkach 1945 r. na kanadyjskich korwetach „Rimouski" i „Edmunston" zamontowano system podświetlania całego okrętu. Już wcześniej zauważono, że w czasie księżycowych nocy sylwetka okrętu odcinała się ciemniejszą plamą od nieba i i morza. Dlatego kadłub i nadbudówki podświetlono rozproszonym światłem, którego natężenie sterowane było zestawem fotokomórek. System okazał się efektywny; okręty zbliżyły się do celu na odległość 300 jardów zanim zostały zauważone. One same widziały cel już w odległości 650 jardów.

W drugiej połowie wojny wszelkie maskujące sposoby malowania okrętów nie miały większego znaczenia praktycznego, jako że radar stał się standardowym elementem wyposażenia okrętu wojennego. Można się było jedynie pokusić o wprowadzenie w błąd ewentualnego obserwatora co do kierunku ruchu okrętu. Do tego służyły popularne w końcu wojny

Tabela 3

Symbol koloru	Pozioma powierzchnia przylegająca (poza pokładem)	Numer burtowy
biały	G45	G45
B55	B30	G20
G45	G20	G20
B30	B15	biały
G20, B15	G10	biały
G10	G5	G45
G5	czarny	G45

Uwaga: jeżeli numer burtowy znajdował się na granicy 2 kolorów kamuflażu, można go było również pomalować dwoma (kontrastowymi w stosunku do tła) kolorami.

schematy malowania typu „Standard".

Innym aspektem tego zagadnienia była przewaga materiałowa Aliantów, czego wyrazem — rezygnacja z maskującego malowania amerykańskich samolotów, kiedy okazało się, że powłoka farby zwiększa opory aerodynamiczne i zmniejsza szybkość maksymalną osiąganą przez te samoloty. Obecnie — jak wiemy — istnieją samoloty i okręty, które mogą być niewidoczne dla radarów przeciwnika. Mimo to, nie rezygnuje się z ochronnego malowania sprzętu, w tym również okrętów.

★ ★ ★

Przystępując do malowania modelu musimy przenieść opisane wyżej kolory na farby modelarskie. Skorzystajmy z doświadczeń Toma Lyncha, autora książki „Canada's Flowers". Próbując osiągnąć prawidłowe odcienie farb stosowanych w kanadyjskich (i brytyjskich) kamuflażach, porównywał próbki farb dołączone do dawnych instrukcji Admiralicji oraz oryginalne płatki farby, pochodzące z zachowanych jeszcze okrętów z czasów II wojny światowej. Efekty jego pracy przedstawiamy w załączonej tabeli 1.

Z KRAJU I ZE ŚWIATA

Dokończenie ze str. 12

Holandii pełniącego funkcję przewodniczącego grupy „M", kierownictwo NAVIGA zaakceptowało wniosek zorganizowania mistrzostw świata tej grupy w 1995 r. w Iławie. Oficjalne pisma dotyczące tej sprawy zostały przysłane w sierpniu br. do Zarządu Głównego i Zarządu Okręgowego w Olsztynie oraz do władz miasta. Stało się to podstawą do planowania przygotowań organizacyjnych, finansowych i technicznych. Proponowany termin mistrzostw 22—30 lipca 1995 r.

★ ★ ★

Ostatnio coraz częściej w zagranicznych czasopismach modelarskich zamieszcza się informację na temat produkowanych masowo i eksportowanych (również do państw zachodnich) zestawów z Rosji. Są to głównie modele swobodnie latające i pływające (żaglowe, statki p. pożarowe, ratownicze, prędkościowe RC). Jakość wykonania oceniana jest zaledwie dostatecznie, natomiast podkreślona jest ich niska cena w stosunku do wyrobów zachodnich firm.

★ ★ ★

1 Graupner Sailing CUP — Mono-Semi-Scale — taką nazwę nosiły zawody żaglowych modeli redukcyjnych RC, wykonanych z zestawów firmowych, które odbyły się w Kolonii. Do startów dopuszczono również miniżaglowce będące kopią istniejących jednostek żaglowych zaprojektowanych i wykonanych indywidualnie. Z popularnych zestawów najczęściej powtarzały się żaglowe jachty: Rubin, Collie, Norderney, Smaragd, Atlantis, Comtesse, Mistral i Sandate. Starty odbywały się w grupach do 10 modeli. Trwają jeszcze uzgodnienia przepisów klasowych i regatowych dla tego rodzaju modeli i może zwiastuje to narodziny nowej klasy sportowej.

★ ★ ★

106 zawodników stanęło na starcie mistrzostw Europy „Tourwagen 1:8 in Munster", rozgrywanych na torze Hollmering w Munster. Najliczniej reprezentowane były Szwajcaria i Włochy. Z Europy Wschodniej startowało 3 zawodników ze Słowacji i 2 z Czech. Mistrzami Europy w tej klasie zostali: Jack de Pyper — Holandia — 110 okrążeń, Lorenzo Bali — Włochy — 109 okrążeń i Oliwer Semmler, także Włochy, 106 okrążeń.

★ ★ ★

Wzorem innych państw zachodnich również Czechy zorganizowały Międzynarodową Wystawę Modelarską pt. „Model Hobby '94" (połączoną z targami), na których prezentowane były wszelkiego rodzaju modele latające, pływające, samochodowe, szynowe, a także literatura modelarska. W tym roku wystawę zorganizowano w dniach 24—28.09. już po raz trzeci, w pałacu Hyberna w Pradze. Zainteresowanym podajemy adres organizatora: Dart s.r.o., Na Pankraci 30, 14 000 Praha 4, tel. 02/43-83-42 lub 612-153-57, fax. 02/43-83-42.

★ ★ ★

W niemieckim miesięczniku „International Flieger Revue" nr 8/94 zamieszczono opis, rysunek i zdjęcie polskiego wodnopłatowca Lublin R-XIII. Moda na starocie utrzymuje się nadal, czego dowodem są nostalgiczne wspomnienia o tej konstrukcji.

Międzynarodowe Mistrzostwa Polski klas F5

Dzięki staraniom niestrudzonego Macieja Barszcza — szefa Sekcji Modelarstwa Żaglowego LOK, mistrzostwa otrzymały wspaniałą oprawę. Podczas otwarcia imprezy obecni byli przedstawiciele władz województwa konińskiego i miasta Witkowa. Była orkiestra garnizonu Powidz i pokazy lotnicze w wykonaniu członków Aeroklubu Konińskiego. Dzięki hojności sponsorów były też liczne nagrody rzeczowe.

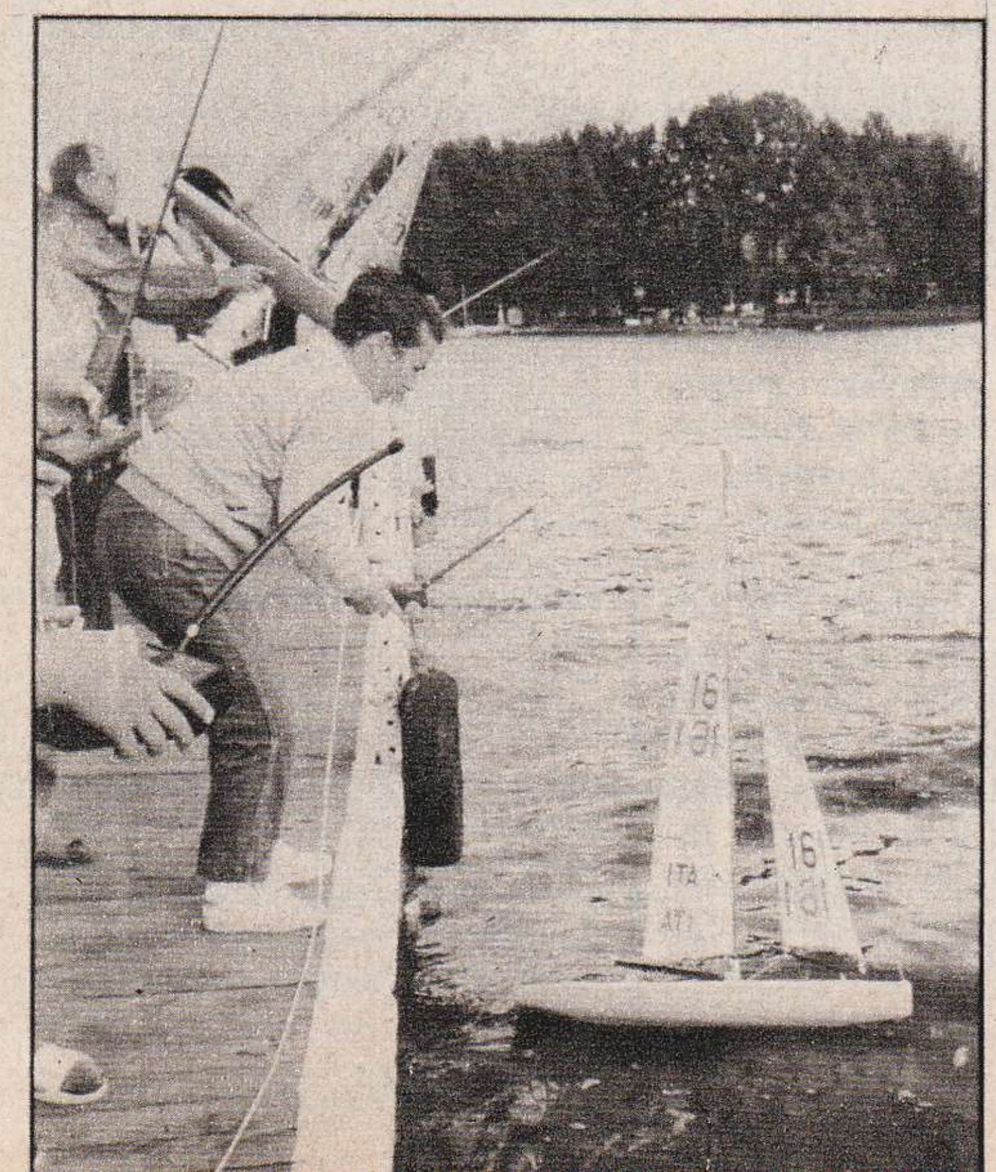
Dopisała również obsada. Oprócz wyłonionych drogą eliminacji zawodników polskich, na starcie stanęli czołowi modelarze Niemiec z mistrzem świata NAVIGA'93 Ottmarem Bölterem oraz najlepsi sternicy Białorusi i Czech. Była to bardzo atrakcyjna impreza międzynarodowa.

Istotą regat jest jednak rywalizacja sterników na wodzie. Po to spotykają się główni aktorzy zawodów. Podczas regat bywa jednak różnie. Nawet najlepszym zdarzają się awarie jachtów, które trzeba ratować. Dobrze, gdy wiatr jest niezbyt silny i wystarczą kajaki ze sprawnymi wioślarzami. Cóż, wiatru nie da się zamówić na życzenie. Niestety. Na dużym akwenie, a takim jest jezioro Powidzkie, przy silniejszym wietrze, niezbędna jest łódź ratunkowa o napędzie mechanicznym. Była, a jakże. Kiedy dopisywała pogoda, krążyła po akwenie wypełniona nie tylko załogą. Gdy jednak okazywała się potrzebna do ratowania modeli, znać dawał o sobie przysłowiowy pech. To awarii uległ napęd — wcale nie w czasie ratowania modeli, to zabrakło paliwa, a nawet chwilami obsady. Na domiar złego właśnie w tym okresie wiatr znosił boje kursowe i... także osoby, w kompetencji których leżało natychmiastowe reagowanie. Stąd wielominutowe przerwy w rozgrywkach, niepotrzebne zdenerwowanie sędziów i zawodników oraz niezbyt pochlebne uwagi ze strony modelarzy zagranicznych. Niby to wszystko drobiazgi, które mogą mieć miejsce na każdej imprezie, ale właśnie te drobne uchybienia mogą zniweczyć nawet największy wysiłek włożony w jej przygotowanie.

Warunki terenowe miejsca rozgrywek pozwoliły ustawić bardzo trudną technicznie trasę. Na jednym polu regatowym mieliśmy przy pierwszym znaku kursowym wiatr bardzo słaby, chwilami zanikający, natomiast przy następnym obszar zderzenia się silnych prądów powietrza. O ile pierwszą boję wielu zawodnikom z trudem udawało się okrążyć, przy kolejnej wpadali w istne powietrzno-wodne „piekło". Warunki okazały się znakomite do wykazania przez sterników swoich najwyższych umiejętności. Nic więc dziwnego, że czołowe lokaty zajęli rzeczywiście najlepsi.

Klasa F5-E

Na starcie stanęło 30 zawodników, w tym 4 z Białorusi i Czech. Rozegrano 9 wyścigów. Od pierwszego biegu widoczne było, że poza zasięgiem rywali będzie tym razem Julian Damaszk. Wygrał w przysłowiowych cuglach. Ze sporym bagażem punktów, za nim uplasowali się G. Suwalski i junior T. Sawicki, a dalej z jeszcze znaczniejszym „dorobkiem" punktowym pozostali uczestnicy zmagań, o których nie można niestety powiedzieć, aby czynili widoczne postępy. Zupełnie niewidoczni byli nasi juniorzy — uczestnicy ubiegłorocznych mistrzostw świata, legitymujący się przecież już sporym doświadczeniem zawodniczym. Gdzie tkwi tego przyczyna, winni dochodzić ich instruktorzy. W przekroju całego sezonu, który dla tej klasy kończył się mistrzostwami, pocieszającym może być jedynie fakt pojawienia się sporej liczby debiutantów. Czy któryś z tych bardzo młodych zawodników będzie widoczny już za rok, zależy m.in. od tego, czy będą bardziej samodzielnie prowadzeni.



Klasa F5-M

Była konkurencją najliczniej i jednocześnie najsilniej obsadzoną. Łącznie startowało 33 zawodników. Absolutnie bezkonkurencyjny był tu O. Bölter. Prawie w każdym z 12 rozegranych wyścigów on dyktował warunki. Drugą lokatę zajął również reprezentant Niemiec P. Rutetzki, który należy raczej do drugiego garnituru sterników w swoim kraju. Jedynie z nim udawało się nawiązywać walkę G. Suwalskiemu, J. Przybyszowi, debiutującemu w tej klasie jako senior J. Damaszkowi i juniorowi P. Grzeszczyszynowi. O pozostałych naszych zawodnikach, poza M. Mydłowskim ze Zgorzelca, można zaryzykować opinię, że po prostu nie pracują nad swoimi umiejętnościami. U wielu starszych modelarzy należy stwierdzić wręcz regres.

Zaciekawienie w tej klasie wzbudzał jacht P. Rutetzkiego o konstrukcji nie spotykanej dotychczas na naszych akwenach. Była to oryginalna jednostka, zaprojektowana i wyprodukowana przez znanego na świecie zawodnika i konstruktora angielskiego Grahama Bantocka. Kadłub charakteryzowała nieproporcjonalna smukłość, jak na ukształtowaną u nas optykę. Wyposażony oczywiście w takielunek wahadłowy. Widać było, iż sternik nie radzi sobie w pełni z techniką jego prowadzenia, ale sam kadłub spisywał się znakomicie w bardzo różnych warunkach wietrznych. O podobnej konstrukcji wspomniałem już w „Modelarzu". Do tematu powrócę w specjalnym opracowaniu.

Klasa F5-10

Z rywalizacji tytułowej dwójki zawodników wyszedł tym razem zwycięsko G. Suwalski. Walkę z duetem Damaszk — Suwalski w pojedyńczych wyścigach próbował nawiązać jedynie M. Miller, który jest niejako tradycyjnie przypisany do trzeciej lokaty.

O pozostałych uczestnikach tej konkurencji można powiedzieć krótko — nie posiadają po prostu modeli odpowiadających w pełni tej klasie. Kadłubem klasy M można się u nas zakwalifikować co najwyżej do rozgrywek finałowych, ale o medale już powalczyć się nie da. Te same zastrzeżenia dotyczą w jeszcze większej mierze juniorów.

Ocena

Z perspektywy mijającego sezonu widać, że większość zawodników posiada już dobre łódki, które kosztują wyjątkowo dużo. Sprzętem radiowym nie ustępujemy innym. Do tego wszystkiego dodać wypada czynniki najistotniejsze — chęć i umiejętność pracy nad doskonaleniem własnego rzemiosła żeglarskiego. To już — jak się potwierdza — trudność dla wielu nie do przezwyciężenia.

KAZIMIERZ DZIĘCIELSKI

TABELA WYNIKÓW

Klasa	Miejsce w M.P.	Imię i nazwisko	Klub	Wynik
F5—E seniorów	I	1. J. Damaszk	OPP „Bliza" Wejherowo	1,7 pkt
	II	2. G. Suwalski	KM „Delfin" Gdańsk	22,1 „
	V	3. J. Sokołowski	SM Wągrowiec	41 „
	IV	4. M. Miller	OPP „Bliza" Wejherowo	50,7 „
	III	5. R. Jamruż	LOK Żnin	59,7 „
F5—E juniorów	I	1.T. Sawicki	SM Wągrowiec	31,7 pkt
	II	2. J. Dutkowski	KM „Wodnik" Poznań	48 „
	VI	3. K. Waszak	OPP „Bliza" Wejherowo	55 „
	—	4. E. Skawińskij	Białoruś — Mińsk	55,7 „
	III	5. J. Kremski	MDK Chełm	84 „
F5—M seniorów	—	1. O. Bölter	Niemcy	3,4 pkt
	—	2. P.Rutetzki	Niemcy	26,1 „
	I	3. G. Suwalski	KM „Delfin" Gdańsk	29,5 „
	II	4. J. Przybysz	KM „Wodnik" Poznań	42,7 „
	IV	5. J. Damaszk	OPP „Bliza" Wejherowo	45,4 „
	III	8. M. Mydłowski	MDK Zgorzelec	77,7 „
F5—M juniorów	I	1. P. Grzeszczyszyn	MDK Zgorzelec	42 „
	II	2. T. Sawicki	SM Wągrowiec	75,7 „
	IV	3. J. Kremski	MDK Chełm	97 „
	V	4. J. Dutkowski	KM „Delfin" Poznań	103 „
	III	5. L. Grzeszczyszyn	MDK Zgorzelec	177 „
F5—10 seniorów	I	1. G. Suwalski	KM „Delfin" Gdańsk	4,7 pkt
	II	2. J. Damaszk	OPP „Bliza" Wejherowo	8,1 „
	III	3. M. Miller	OPP „Bliza" Wejherowo	19,4 „
	—	4. J. Briiggen	Niemcy	26 „
	V	5. M. Mydłowski	MDK Zgorzelec	33,7 „
F5—10 juniorów	I	1. T. Sawicki	MDK Wągrowiec	42,4 pkt
	—	2. E. Skawinskij	Białoruś — Mińsk	50 „
	II	3. J. Dutkowski	KM „Wodnik" Poznań	56 „
	III	4. P. Grzeszczyszyn	MDK Zgorzelec	58,7 „
	V	5. T. Kukowski	AMGiSP Postomino	77 „

Klasyfikacja Klubowa

1. PSM — KM „Wodnik" Poznań (7 zawodn.) 735 pkt; 2. Miejski Dom Kultury Zgorzelec (7 zawodn.) — 705; 3. OPP „Bliza" Wejherowo (3 zawodn.) —515; 4. Modelarnia SM Wągrowiec (3 zawodn.) —330; AMGiSP Postomino (5 zawodn.) — 330

Łącznie sklasyfikowano 15 zespołów, które reprezentowało 44 zawodników.

Dokończenie ze str. 9

SAMOLOT MYŚLIWSKI JAK-7

żono w nowy płat z duralowymi dźwigarami i innymi końcówkami. Płat ten był lżejszy, co pozwoliło na zastosowanie większych zbiorników paliwa. Samolot miał początkowo nosić oznaczenie JAK-7DI („dalnyj istriebitiel"), przeróbki jednak były na tyle duże, że postanowiono nadać mu nazwę JAK-9.

Jednocześnie z pojawieniem się JAK-a 7B rozpoczęto produkcję dwumiejscowej wersji szkolno-treningowej JAK-7W („wywoznoj"). Niektóre z tych samolotów miały stałe podwozie główne. Uzbrojenie wersji szkolno-treningowej składało się z jednego działka SZWAK lub jednego km. Niektóre samoloty JAK-7W po zainstalowaniu radiostacji używano do lotów rozpoznawczych.

JAK-7B okazał się bardzo dobrym i groźnym dla przeciwnika samolotem. W czasie bitwy kurskiej pilot 519IAP (pułku myśliwskiego) S. Kolesniczienko na tym typie samolotu zestrzelił 16 maszyn niemieckich. Inny pilot, kapitan K. Manoszin, na JAK-u 7B zestrzelił 3 samoloty FW-190 w czasie jednej walki powietrznej. Samoloty JAK-7 używane były również przez lotnictwo polskie, a pierwszą jednostką, która je otrzymała, był 1 PLM „Warszawa". JAK-i 7B i 7W trafiły do jednostki we wrześniu 1943 roku. Były one także używane przez 9 PLM, 10 PLM, 11 PLM, 15 SZPL, 1 ST. MPL. Ostatnie JAK-i 7 zostały wycofane z jednostek polskich 23 września 1946 roku.

OPIS TECHNICZNY SAMOLOTU JAK-7B

Był to jednomiejscowy dolnopłat myśliwski o konstrukcji mieszanej. Kadłub stanowiła przestrzenna kratownica, której przednia część była łożem silnika. Kratownicę wykonano ze spawanych rur stalowych. Część przednia kadłuba pokryta była blachą duraluminiową, a tylna płótnem. Płat o konstrukcji drewnianej z dwoma dźwigarami. Dźwigary płatów o budowie skrzynkowej wykonane zostały z listew i sklejki. Płat pokryty był sklejką i oklejony płótnem. Usterzenie o konstrukcji całkowicie metalowej. Podwozie główne chowane. Kółko ogonowe stałe, w niektórych ezgemplarzach chowane. Silnik M-105PF, 12-cylindrowy ze śmigłem WISZ-61P. Uzbrojenie samolotu składało się z jednego działka SZWAK kal. 20 mm i dwóch karabinów maszynowych UBS kal. 12,7 mm. W samolocie JAK-7A stosowano karabiny SZKAS kal. 7,62 mm zamiast karabinów UBS. Poza tym samolot był przystosowany do przenoszenia sześciu pocisków rakietowych RS-82 i dwóch bomb po 100 kg każda.

MALOWANIE SAMOLOTU

Najbardziej rozpowszechniony kamuflaż ochronny stosowany w odniesieniu do samolotów JAK-7 polegał na pokryciu powierzchni górnych i bocznych nieregularnymi plamami w kolorze czarnym i oliwkowo-zielonym. Używano także barwy jasno i ciemnoszarej oraz różnych odcieni koloru zielonego. Powierzchnie dolne samolotu pokrywano farbą jasnoniebieską. Zimą górne powierzchnie pokrywano białą farbą zmywalną. Znaki przynależności państwowej malowano na obu stronach kadłuba, statecznika pionowego i dolnych powierzchniach skrzydeł w postaci czerwonych, pięcioramiennych gwiazd. Gwiazdy na kadłubie i stateczniku często miały obwódkę w kolorze białym, żółtym lub czarnym. Łopaty śmigła malowano na kolor czarny. Wnętrze kabiny pilota i wnęk podwozia były utrzymane w kolorze szarym. Numery taktyczne samolotów umieszczono na kadłubie bądź stateczniku pionowym. Były one najczęściej w kolorach: białym, żółtym, pomarańczowym, czerwonym lub czarnym. Na samolotach często pojawiały się różnego rodzaju napisy, najczęściej o treściach patriotycznych, a także godła osobiste pilotów. Zwycięstwa powietrzne oznaczono małymi, czerwonymi gwiazdkami, malowanymi na kadłubie, zazwyczaj w okolicy kabiny pilota.

PAWEŁ MISTEWICZ

Z działalności NAVIGA

W wyniku zmian organizacyjnych i przeprowadzonych wyborów, ukonstytuowały się nowe władze niektórych krajowych związków modelarskich. Prezesem Związku Modelarzy Okrętowych Bułgarii został Nikola Jankov z Haskova, wiceprezesem Ilia Todorow, a sekretarzem Wasili Malev — obaj z Sofii. Prezesem Federazione Navimodell Italiana wybrano Ezio Cassiniego, a sekretarzem Zoni Silvano. Natomiast Przewodniczącym Szwajcarskiego Związku Modelarzy Okrętowych został Christian Loosli z Zuchwil, a sekretarzem Ruth Niederhäuser z Zurichu.

■ Czechy (Ceskomoravsky Klub Lodnich Modelaru) zgłosiły obszerne propozycje zmian dotyczących łączenia, oceny i rozgrywania zawodów modeli klas F2, F4, F6 i F7 oraz C. Sprawa będzie dyskutowana na zebraniu Komisji Technicznej grupy „M"; wypowie się o tym zespół fachowców (wiadomo, że i u nas było sporo dyskusji i propozycji na temat szczegółowego określenia przynależności i oceny modeli klasy F4).

■ Przewodniczący sekcji jachtowej NAVIGA Helmut Türk z Austrii przedstawił nową wersję przepisów klasowych i regatowych dla klasy F5-E (Ein Meter Klasse). Sprawy te podejmie niebawem na łamach naszego miesięcznika Kazimierz Dzięcielski.

■ Do sekretarza generalnego NAVIGA wpłynęły dalsze wnioski o powierzenie organizacji mistrzostw Europy i świata w 1995 i 1996 r. Wymagają one akceptacji prezydium; decyzje zapadną na posiedzeniu, które odbędzie się w listopadzie br. Propozycje są następujące:

- mistrzostwa Europy grupy C w Constancy — Rumunia, 19—26.06.1995 r.
- mistrzostwa świata grupy S — żagle w Xanten koło Duisburga — Niemcy, 4—12.08.1995 r.
- mistrzostwa świata grupy FSR w 1996 r., Velenja — Słowenia (w pobliżu granicy z Austrią, termin jeszcze nie sprecyzowany).

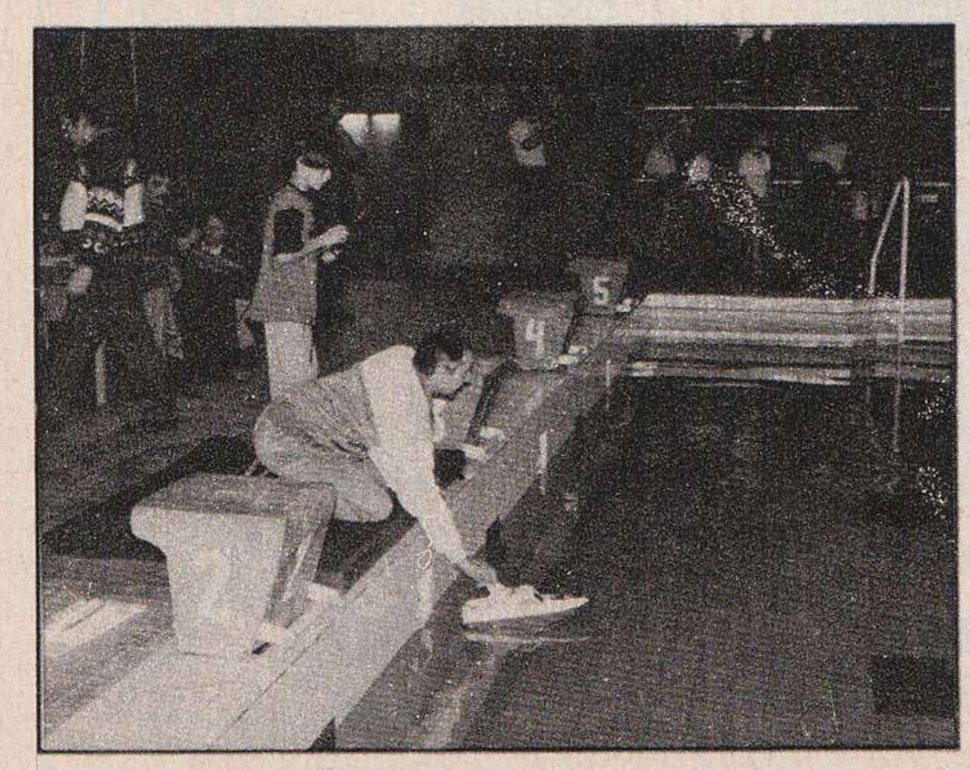
■ W Almaty w Kazachstanie zostały rozegrane, w czerwcu br., mistrzostwa świata modeli prędkościowych ślizgów na uwięzi klas A i B. Na podstawie sprawozdania wiceprezydenta NAVIGA Stuarta Robinsona, który był oficjalnym przedstawicielem prezydium na tej imprezie, podajemy wyniki mistrzostw i nazwiska zwycięzców w poszczególnych klasach i grupach wiekowych.

A1 (razem) — Władimir Smolnikow — Ukraina — 188,93 km/h
A2 (razem) — Władimir Subbotin — Rosja — 186,66
A3 (juniorzy) — Arman Baimukhadow — Kazachstan — 144,91
A3 (seniorzy) — Hrahia Szahazizan — Armenia — 196,66 (r.ś.)
B1 (juniorzy) — Gajane Szahazizan — Armenia — 248,39 (r.ś.)
B1 (seniorzy) — Aleksy Tupikin — Ukraina — 250,38

Wykazu wszystkich państw uczestniczących w mistrzostwach oraz liczby startujących zawodników w poszczególnych klasach i grupach wiekowych — nie wymieniono.

■ Również w czerwcu br. odbyły się w Odessie mistrzostwa Europy modeli redukcyjnych statków i okrętów klas C1-C4 (niestety bez udziału naszych modelarzy). W klasie C1 wystawiono 32 modele, C2 — 17, C3 — 26, a w klasie C4 — 23 modele z Białorusi, Bułgarii, Francji, Kazachstanu, Rumunii i Ukrainy.

Zdobywcami najwyższych ocen w poszczególnych klasach zostali: C1 — Ewgeni Mielnikow, Ukraina — historyczny pancernik Połtawa, w podziałce 1:50, 95,00 pkt.; C2 — Andrei Rozumowski, Kazachstan — statek Dibran, w podziałce 1:75, 94,33 pkt.; C3 — Walentin Petrow, Rosja — zestaw radzieckich okrętów atomowych, w podziałce 1:245, 93,67 pkt.; C4 — Jewgeni Jerjosenko, Ukraina — historyczny żaglowiec Św. Andrei w podziałce 1:300, 92,00 pkt.



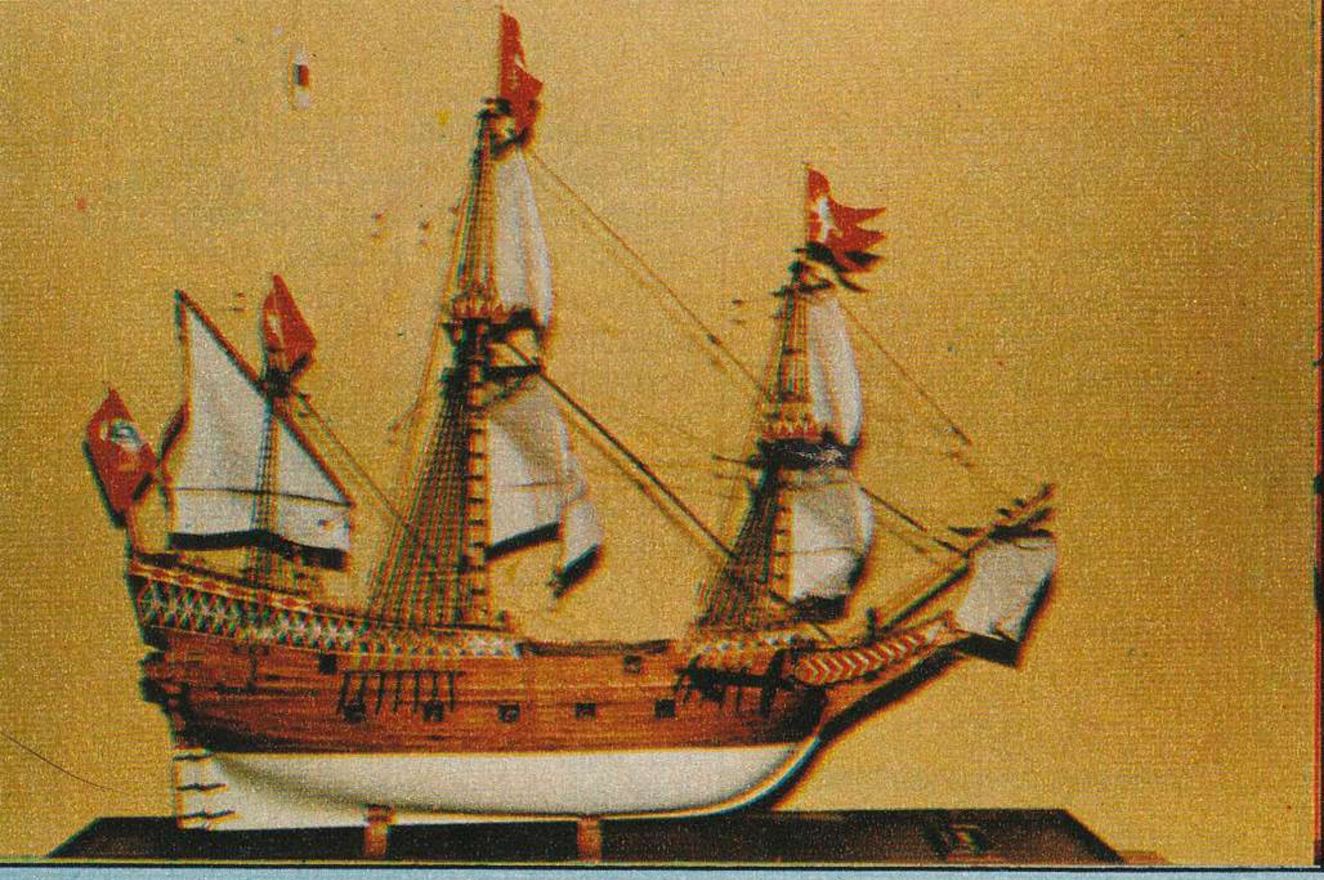
85-087 BYDGOSZCZ
Ul. GAJOWA 68
Tel./Fax.
052/42-38-93

JANTAR

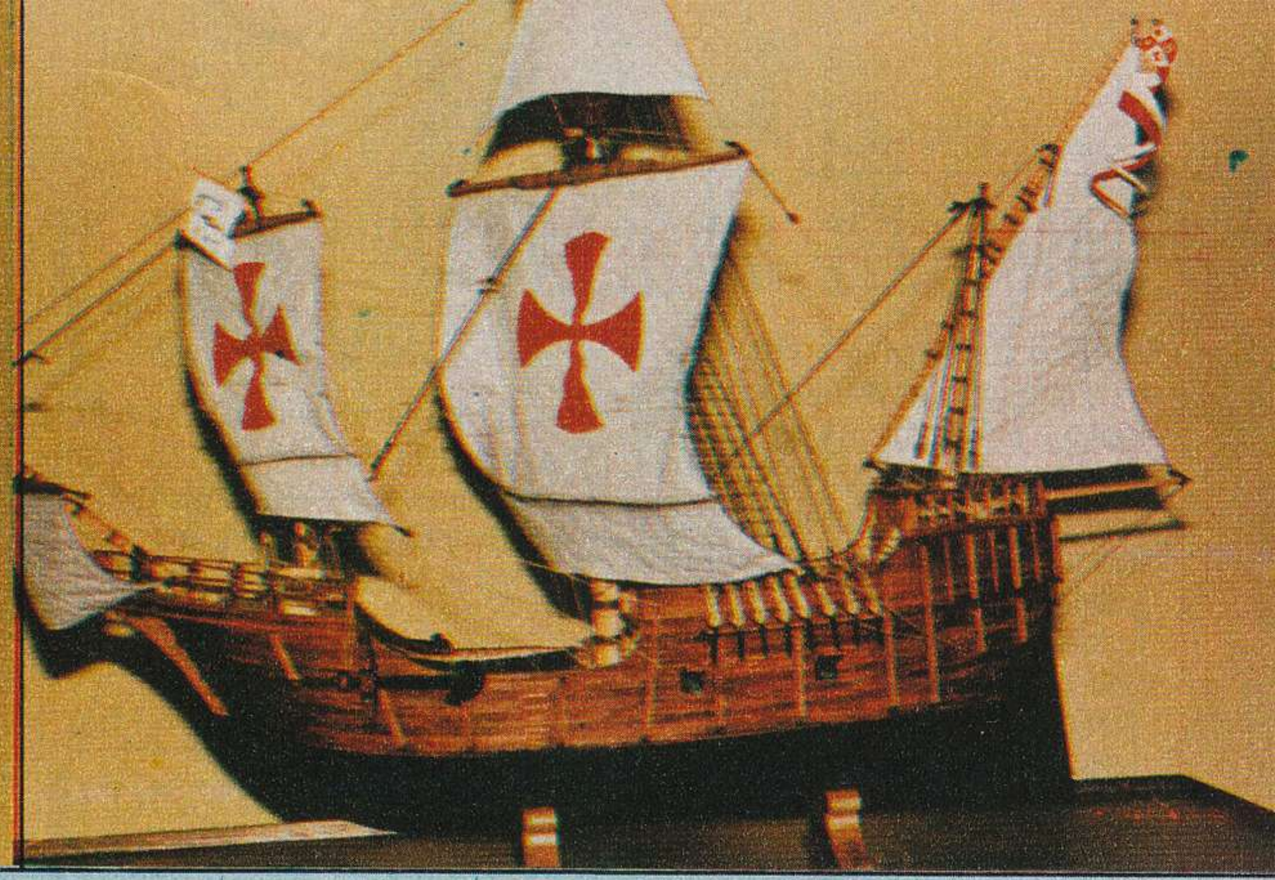
Sklep Modelarski
Autoryzowany dealer firmy
robbe
modellsport
prowadzi sprzedaż i serwis:

— Aparatury RC Robbe-Futaba
— Śmigłowce Schlüter
— Silniki Enya, Novarossi, Webra, Titan ZG, 3W-M, MDS i Keller
— Modele, akcesoria i osprzęt
— Aerografy, sprężarki firmy HANSA
— Plany modeli z USA, D, I, GB, F i PL
— Niem. czasop. FMT, AMT i książki

Czynny w godz. 10.00—18.00
w soboty — 9.00—13.00



„Wodnik" — skala 1:50



„Santa Maria" w skali 1:50

W numerze 12/91 Waszego poczytnego czasopisma ukazał się mój list dotyczący HMS „Victory".

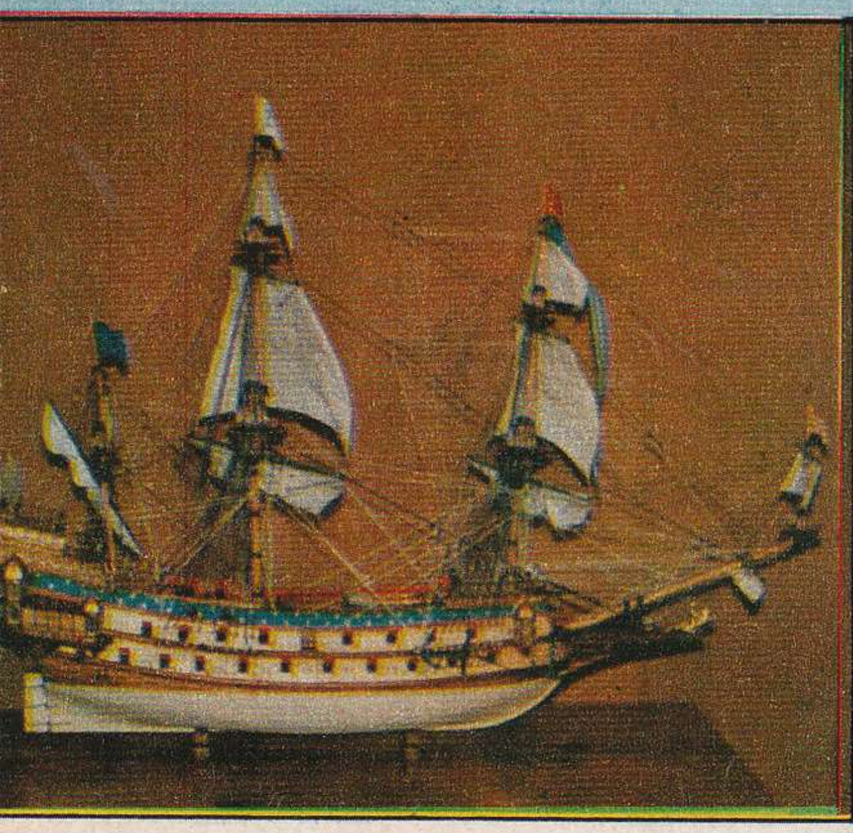
Modele KAZIMIERZA RATAJCZAKA

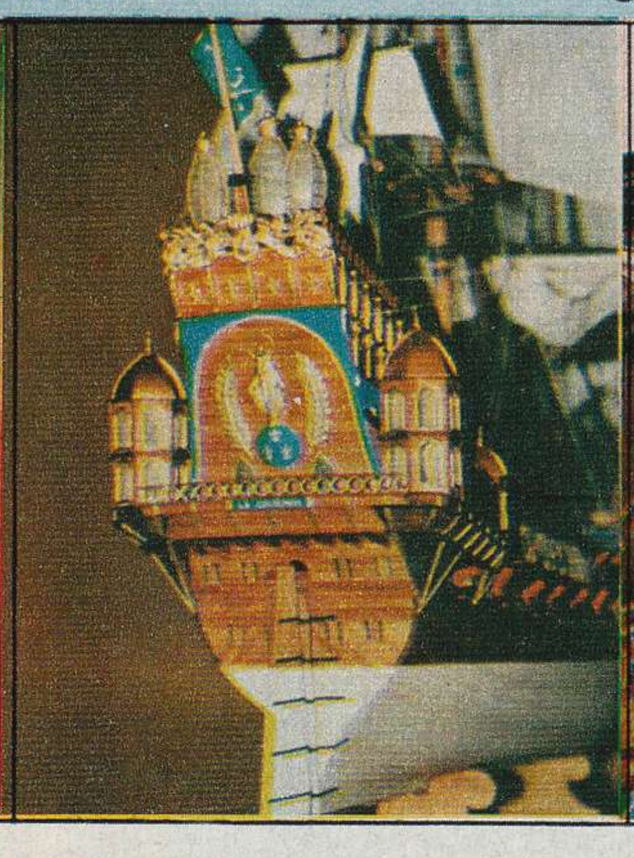
Chciałbym poinformować redakcję o sprawach, które dla mnie są istotne i chyba zainteresują czytelników. Otóż ukończyłem budowę i „wodowałem" następne 3 modele: „Santa Marię", „Wodnika" i „La Couronne". Dwa pierwsze okręty zostały wykonane w skali 1:50.

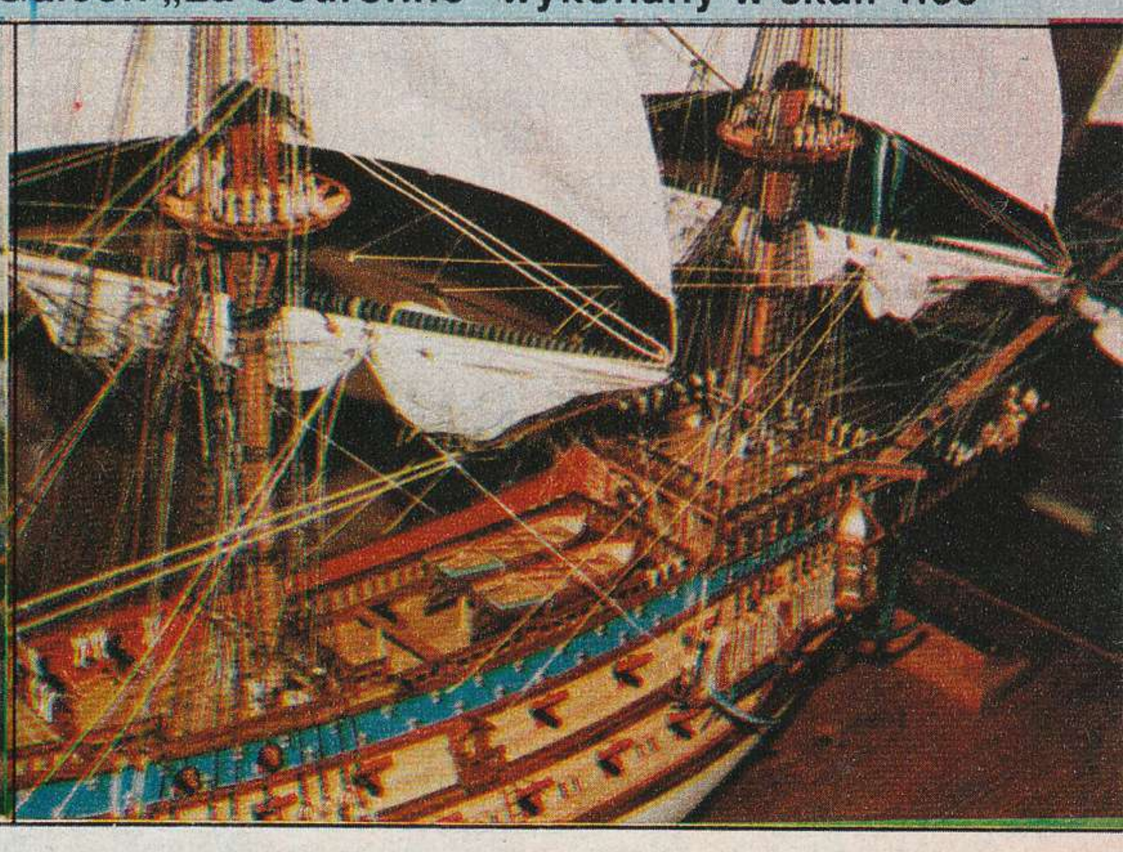
„Wodnik" znajduje się obecnie w Paryżu u Denys'a Apery'ego, przedsiębiorcy francuskiego, który obecny był podczas „wodowania" modelu francuskiego galeonu „La Couronne" (1:66), zbudowanego w 1636 r. w La Roche Bernard.

Obecnie zacząłem budowę modelu „Smoka" — wielkiej galeony elbląskiej króla Zygmunta Augusta z 1570—72 r. (skala 1:60); przygotowuję się także do budowy angielskiego okrętu wojennego HMS „Pandora", który „wsławił" się ściganiem buntowników z HMS „Bounty".

Galeon „La Couronne" wykonany w skali 1:66







UWAGA MODELARZE

W numerze 9/94 r. „Modelarza" informowaliśmy o giełdzie modelarskiej, która odbywa się w pierwszą i ostatnią niedzielę miesiąca w Muzeum Techniki (PKiN) w Warszawie. Ostatnio otrzymaliśmy informację, że giełda rozszerza zakres tematyczny. Od grudnia w każdą pierwszą niedzielę miesiąca będzie można tam kupić nie tylko zestawy plastykowe, ale również akcesoria dla modelarstwa lotniczego, kołowego i okrętowego.

Pozostaje jedynie satysfakcja...

... z faktu, że z zamieszczonych w „Modelarzu" planów powstają gotowe zestawy modeli do składania, które cieszą się dużą popularnością wśród modelarzy. Żal jednak, że tę produkcję uruchomiono poza granicami naszego kraju. W ten sposób zyski ze sprzedaży modeli, których plany zostały opracowane przez polskich autorów trafiają do kasy zagranicznych firm. Prezentowane na zdjęciach zestawy powstają w czeskiej wytwórni POSEJDON PROGRAM-BISMARCK Co, mającej swą siedzibę w Pradze przy ul. Počernicka 168, a sprowadzane są do Polski przez firmę HOBBY.

Przypominamy przy okazji, które plany tych jednostek — i gdzie — były publikowane, zachęcając do samodzielnej budowy tych modeli:

- *mały okręt rakietowy typu „NANUSZKA" — autor Jacek Krzewiński, plan zamieszczono w „Modelarzu" nr 9 i 10/1990 r.*
- *statek pilotowy „PILOT" — autor Jerzy Siwiec, „Modelarz" nr 7/1961 r.*
- *statek przeciwpożarowy „ŻAR" — autor Jerzy Harasimowicz, „Modelarz" nr 8/1958 r.*

Dokończenie ze str. 13

„BLUENOSE II"

Wymiary żagli i ich powierzchnia

Latacz 80'6" x 52'0"	*— 966*
Kliwer 79'6" x 52'9"	*— 804*
Sztaksel 62' x 29' x 53'5"	*— 770*
Topsel 49' x 31'5" x 34'5"	*— 560*
Bezan 58' x 45' x 97'	*— 4100*
Topsel 58' x 45' x 36'	*— 756*
Bezan 48' x 31'5" x 68'	*— 1640*

dowe Zawody Rybackie Sir. Thomasa Liptona, w których „BLUENOSE" po raz pierwszy przegrał z nowym szkunerem „GERTRUDE L. THEBAUD". Przegraną tłumaczono uderzeniem „BLUENOSE" o skały.

2.10.1930 rok — Zawody o Puchar Lunenburga, były to kolejne regaty, w których szkuner przegrał z „HALIGOMANEM".

17.10.1931 rok — Międzynarodowe Zawody Rybackie. Po raz kolejny „BLUENOSE" udowodnił swą wyższość nad innymi jednostkami rybackimi. W regatach pokonał szkuner „GERTRUDE L. THEBAUD". Po tym zwycięstwie otrzymał tytuł „Królowej Atlantyckiej Floty Rybackiej".

Od 1932 roku z powodu słabych połowów zdecydowano się na zmianę statusu szkunera rybackiego. Jednostkę udostępniono do zwiedzania na bazie powstałej legendy „Niezwyciężonego Szkunera Bluenose".

Malowanie

Pierwowzorem do prawidłowego odtworzenia kolorystyki „Bluenose" był szkuner Gertrude Thebaud, uczestnik amerykańskich regat atlantyckich z roku 1931.

Kadłub został pomalowany od burty (po stronie zewnętrznej) do białej linii wodnej na kolor czarny. Poniżej tej linii kadłub pomalowano na kolor ceglastoczerwony (kolor czerwonej miedzi). Nazwa okrętu wraz z portem macierzystym na rufie oraz nazwa na burcie „Bluenose" — kolor złoty. Również koloru złotego była obwódka przebiegająca od dziobu do rufy i do dziobu po zewnętrznej stronie kadłuba — na wysokości klepki skrajnika burtowego. W kolorze złotym pomalowane zostały obwódki kluzy kotwicznej. Bukszpryt był w kolorze czarnym. Pokład szkunera pomalowano na kolor szary, nadburcie natomiast na kolor biały (od dziobu do rufy po obu burtach i listwa nadburcia). Bukszpryt, szczyt pachołka (pachoły cumownicze, winda kotwiczna, główny luk (z gretingiem), kołkownica przymasztowa, nadbudowa rufowa (na zewnątrz), świetliki, zejściówki i podpokład, podstawa kompasu, obudowa urządzenia sterowego, koło sterowe, pachołek cumowniczy, maszt, bom, gafle zostały w naturalnym kolorze drewna (polakierowane i zaimpregnowane). Noki masztów były pokryte werniksem i utrzymane w kolorze czarnym. Stengi masztów były malowane na biało wraz z metalowymi opaskami na nich.

TADEUSZ SKWIOT

Rosyjski czołg pływający T-40

Kolejny seryjny czołg pływający wprowadzony na uzbrojenie Armii Rosyjskiej w okresie przedwojennym, wyprodukowany był w biurze konstrukcyjnym N. A. Astrowa posiadającym bogate doświadczenia w budowie tych pojazdów.

W 1938 r. biuro konstrukcyjne otrzymało zadanie zaprojektowania lekkiego czołgu w dwóch wersjach: pływającej T-30A i terenowej T-30B. Prototyp T-30A został ukończony w 1939 r. 19 grudnia tego roku wprowadzono ten typ czołgu na uzbrojenie jednostek pancernych jako T-40. Trwały dalej prace projektowo-wdrożeniowe nad drugim typem T-30B. Po ich zakończeniu wóz ten otrzymał oznaczenie T-60.

Produkcja czołgu T-40 przebiegała bardzo wolno. W roku 1940 wykonano tylko 41 sztuk. W następnym, do chwili wybuchu wojny, dalszych 181 pojazdów. Czołg T-40 w stosunku do swych poprzedników T-37 i T-38 był bardziej nowoczesny. Miał grubszy pancerz, silniejsze uzbrojenie oraz osiągał lepsze parametry techniczne w terenie i w wodzie. Do jego produkcji użyto wiele podzespołów z seryjnie produkowanych samochodów, np. silnik GAZ-202 z samochodu ZIS-5.

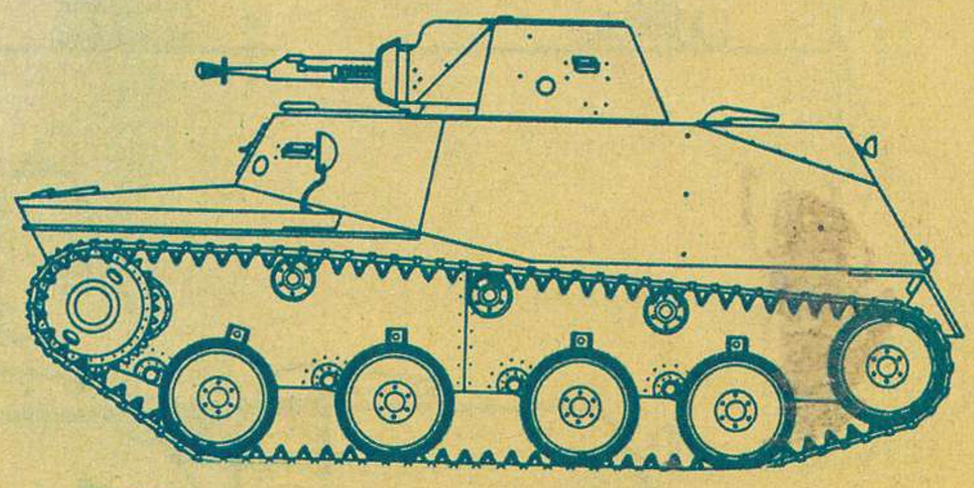
Pierwsze wozy bojowe miały koła nośne takie same, jak w czołgach T-37 i T-38. Jednakże po opanowaniu nowej technologii odlewania kół, dalsze serie wyposażano w koła pełne. Zawieszone były na wahaczach, co było nowością techniczną zastosowaną w lekkich rosyjskich czołgach.

Cała konstrukcja tego typu wozu bojowego była bardzo udana. Kierowca siedział pośrodku czołgu i miał dobrą widoczność przed sobą oraz na boki. Zespół napędowy umieszczony był w tylnej, prawej stronie, śruba napędowa — w tylnej części, we wnęce mającej na celu zabezpieczenia jej przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wozy dowódcze wyposażone były w radiostacje. Po wybuchu wojny w 1941 r. wypuszczono ich już tylko 8. Produkcję przestawiono na typ T-60.

Początkowo czołgi tego typu stanowiły samodzielne jednostki pancerne. Jednak, ze względu na duże straty jakie ponosiła armia rosyjska w pierwszych okresach wojny, wcielano je do brygad pancernych wraz z czołgami ciężkimi.

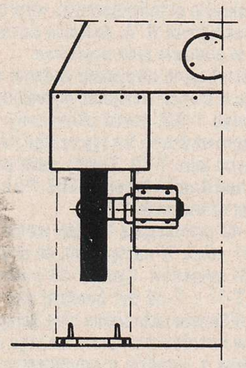
W lecie i jesieni 1941 r. czołgi T-40 malowano na kolor zielono-szaro-brązowy i oznaczano numerami lub symbolami taktycznymi. W zimie 1941/1942 r. pokrywano czołg białą farbą zmywalną, w nierównomierne plamy kamuflażowe. W tym wypadku nie stosowano oznaczeń.

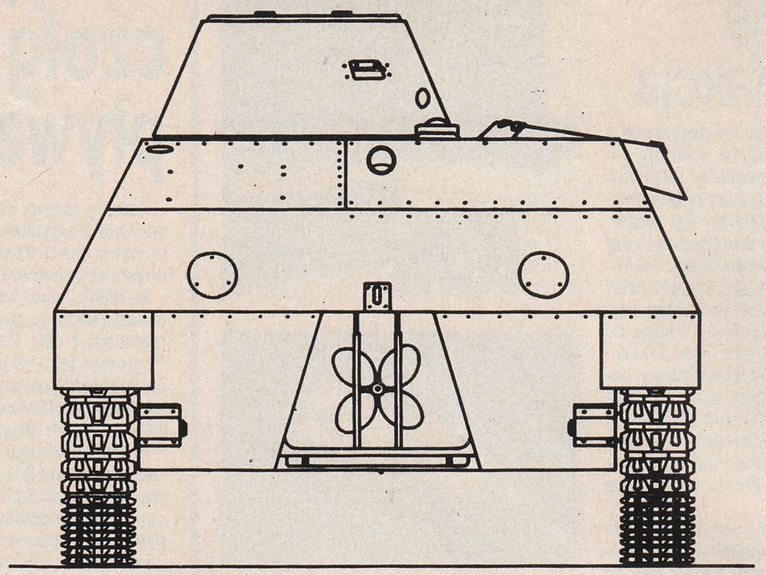
Wg miesięcznika „Modelar" opracował: MARIAN SOBEL

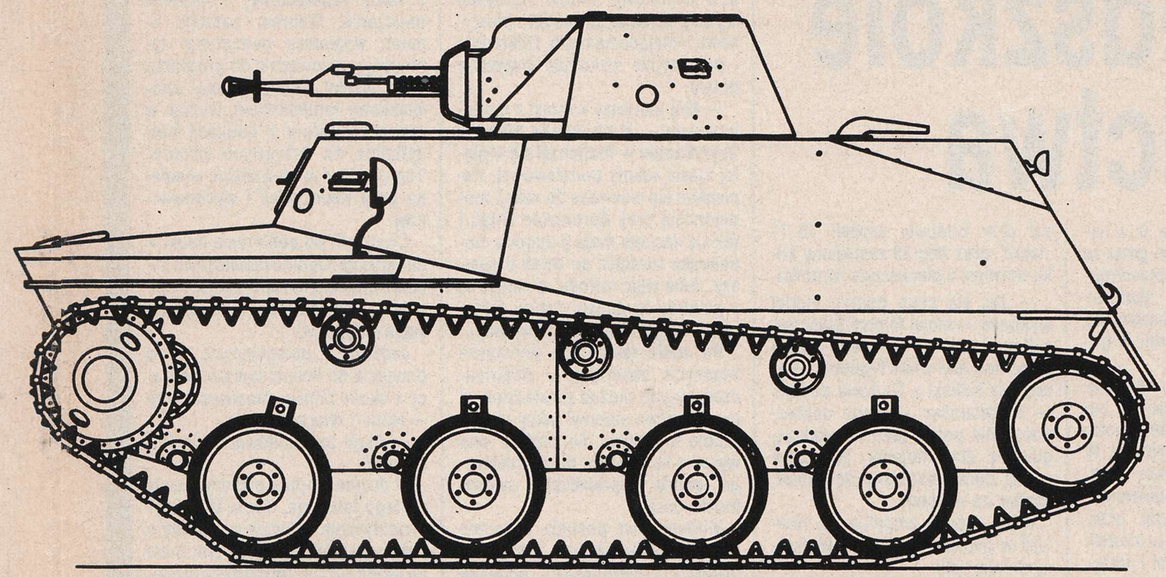


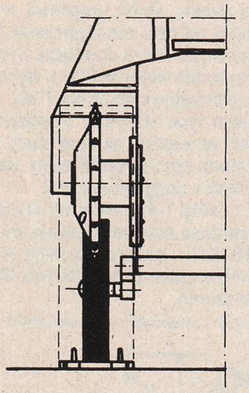
Dane techniczne

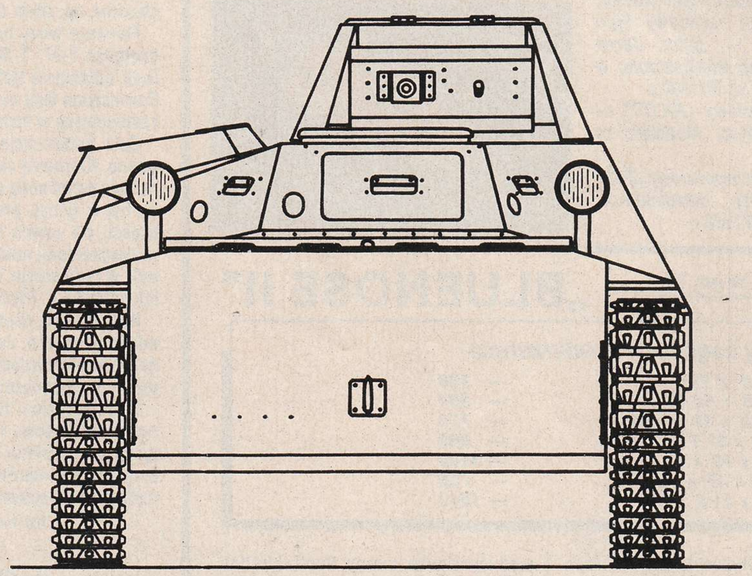
Załoga	— 2 osoby
Uzbrojenie	— 1 karabin masz. DSZK kal. 12,7 mm — 1 karabin masz. DT kal. 7,62 mm
Amunicja	— 550 + 2016 sztuk pocisków
Długość	— 4110 mm
Szerokość	— 2330 mm
Wysokość	— 1950 mm
Prześwit	— 340 mm
Silnik	— benzynowy, sześciocylindrowy GAZ-202 chłodzony wodą
Moc	— 85 KM (62,5 kW)
Szybkość — na drodze	— 44 km/godz.
w wodzie	— 5 km/godz.
Zasięg	— 220 km
Pancerz	— 6—14 mm

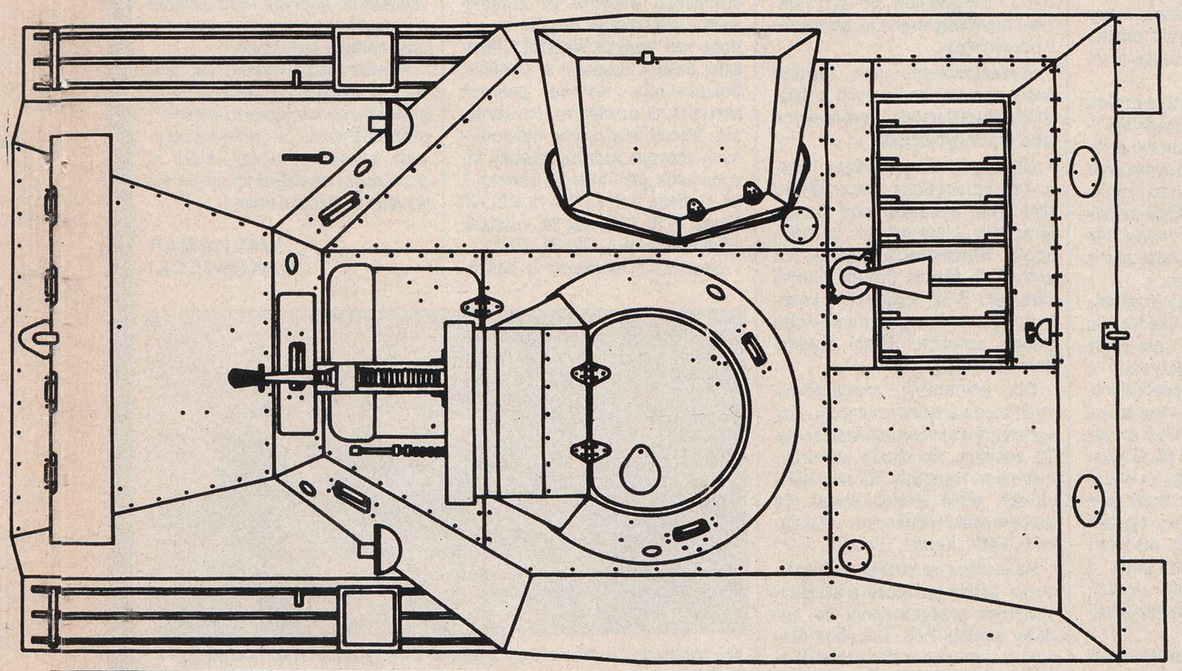


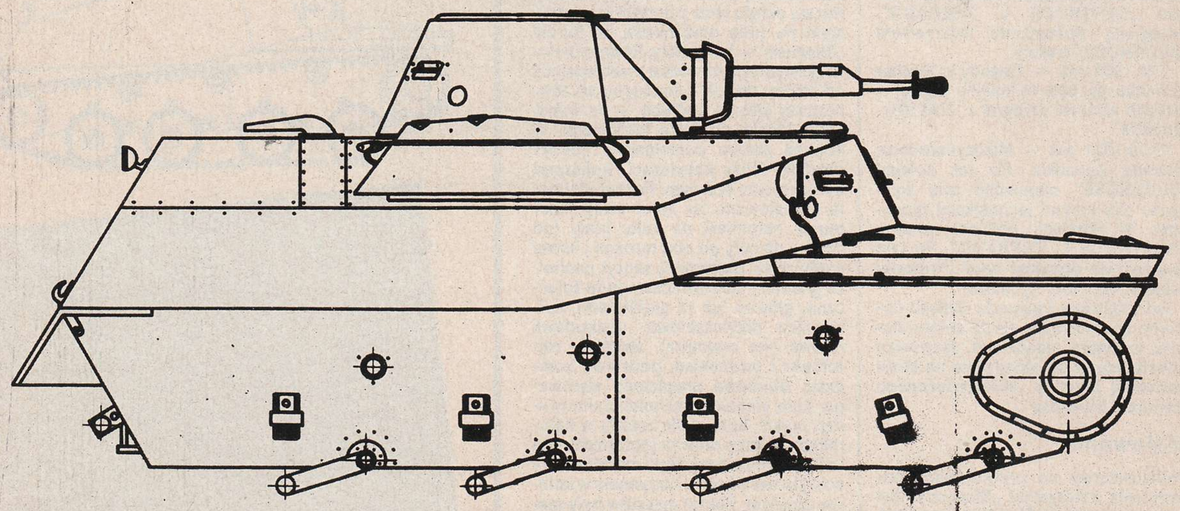


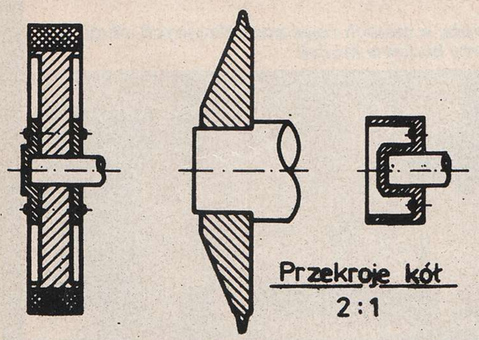












Przekroje kół
2:1

Podziałka liniowa

0 0,5 0,75 1,0 1,5 2,0 m

Opracował i kreślił: Marian Sobel

04.1994 | Podziałka: | Nr ark. 1/1

CZOŁG PŁYWAJĄCY T-40

Przedszkole lotnictwa

Mało zapewne kto wie, iż w naszym kraju istnieje szkoła, gdzie za jeden z obowiązkowych przedmiotów nauczania uznano modelarstwo. Jest nią Ogólnokształcące Liceum Lotnicze im. Żwirki i Wigury w Dęblinie.

W klasach pierwszych, na teoretyczne i praktyczne zajęcia z zakresu modelarstwa, przeznaczono łącznie 117 godzin lekcyjnych. W ciągu 45 godzin uczniowie zapoznają się z historią modelarstwa, sprawami organizacyjnymi, przepisami BHL, zasadami lotu modeli, ich napędem, materiałami i narzędziami.

Kolejny stopień wtajemniczenia to już praktyczna realizacja założeń — od klejenia modeli kartonowych, poprzez proste konstrukcje, jak „Jaskółka", do budowy modeli na uwięzi i RC. Oczywiście w tym samym czasie uczniowie opanowują trudną sztukę rysunku technicznego.

— Większość naszych uczniów — podkreśla zastępca dyrektora liceum do spraw wychowawczych, ppłk mgr inż. Wiesław Szymkowski — z modelarstwem ma do czynienia po raz pierwszy. Wielu jednak zainteresowania te pozostają bliskie na całe życie, popularyzując je w różnych środowiskach.

Nie ma w tym żadnej przesady. Część absolwentów po ukończeniu lotniczego liceum, a następnie WOSL uczestniczy aktywnie w działalności klubów modelarskich. Należą do nich między innymi: kpt. Marek Cisłowski, instruktor modelarstwa w Pile oraz kpt. pil. Bogusław Oliwkowski, latający na śmigłowcu Mi-24 w Inowrocławiu, a w wolnym czasie zajmujący się, podobnie jak jego ojciec, modelarstwem. Inni, jak np. jeden z współtwórców samolotu „Iryda", poświęcają się pracy konstruktorskiej, badawczej.

W liceum do dyspozycji chętnych oddane są pracownie, warsztat i narzędzia (także w godzinach popołudniowych).

W dniu naszej wizyty w jednej z sal przy budowie modeli TS-11 „Iskra" oraz Mig-29 zastaliśmy kilku uczniów z pierwszego rocznika.

— Jak się chce dobrze model wykonać — mówi Michał Stańczyk z Poniatowej — to trzeba posiedzieć nad nim wiele tygodni, a Remigiusz Kalicki z Darłowa dodaje: — Modelarstwo wymaga dokładności. Ale potem jaka satysfakcja, gdy się dowiadujemy, że model został zakwalifikowany do gablot, czy też na wystawę.

Wiele modeli znajduje się również w pomieszczeniach mieszkalnych internatu.

Zwiedzamy skrzydło budynku, gdzie pomieszczenia na parterze oddano modelarzom. Na korytarzu liczne gabloty z dziesiątkami misternie wykonanych modeli samolotów i śmigłowców, od tych z okresu pierwszej wojny aż po najnowocześniejsze.

Prezentowanych jest również wiele pomocy naukowych z dziedziny modelarstwa, wykonanych jako prace dyplomowe.

Obok, pięknie oprawione i rzeczowo opracowane prace. Wśród nich dwie wykonane pod kierunkiem instruktora mjr. pil. w stanie spocz. Włodzimierza Kubiaka. Ich autorzy to Marcin Bezubil (model samolotu B-52, jego opis i konstrukcja) oraz Grzegorz Klimkiewicz (model samolotu Rafael z pełną dokumentacją).

Dla najbardziej zaawansowanych modelarzy przeznaczono trzy sąsiadujące ze sobą pomieszczenia. Tu znajduje się biurko konstrukcyjne oraz warsztaty. Na ścianach i stołach wiele modeli-makiet. Są także modele redukcyjno — latające kl. F4C („Karaś", „Foka").

Na jednym ze stołów rozłożone liczne detale świadczą o zaawansowanym przygotowaniu do budowy modelu F4B. Tuż obok pracuje st. kpr. pchor. Sylwester Woźniak, podchorąży II roku Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Jest wychowankiem liceum, toteż czuje się tu jak w domu.

— Dał się u nas poznać — informuje podpułkownik Wiesław Szymkowski, najpierw jako modelarz kartonowy. Potem zdobywał wyrazy uznania za modele plastykowe i latające na radio. Dokładnie i precyzyjnie wykonuje wszystkie detale.

— Mój pierwszy kontakt z modelarstwem — kontyunuuje Wiesław Szymkowski — rozpoczął się w piątej klasie szkoły podstawowej. Zapisałem się wówczas do sekcji modelarskiej przy Aeroklubie Orląt. I tak się zaczęła moja przygoda modelarska trwająca po dzień dzisiejszy. Jaka więc szkoda, iż sekcja ta z powodu trudności natury finansowej uległa niedawno likwidacji.

Po wielu latach, na podstawie własnych obserwacji i doświadczeń innych można powiedzieć, iż modelarstwo stanowi jakby przedszkole lotnictwa. To właśnie ono wyrabia motywacje do późniejszego latania i sprawdzania swoich możliwości.

Modelarstwo posiada ogromne walory wychowawcze. Uczy dyscypliny i cierpliwości, pogłębia wiedzę nabywaną w szkole, podnosi umiejętności manualne. Uczy tego wszystkiego, co tak potrzebne jest w dorosłym życiu.

Wykonane przez ppłk. Szymkowskiego wspólnie ze Zbigniewem Fijałkowskim modele są ozdobą sali tradycji Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, dokumentują historię polskich skrzydeł na przestrzeni ich istnienia. Wśród precyzyjnie odtworzonych maszyn widzimy między innymi takie, jak Foker VI, Forman T 68, Goliath, Potez PW6-10, PZL-23 Karaś, Il-10, Li-2, Jak 18, Junak-3, TS-8 Bies, Lim-5, Mig-21, TS-11.

Goszcząca niedawno u dęblińskich „orlików" delegacja, z podobnego typu liceum w Szolnok na Węgrzech, z uznaniem wyrażała się o bazie szkoleniowej i systemie nauczania. Wzorem naszego liceum węgierscy pedagodzy zamierzają wprowadzić do programu swej uczelni jako przedmiot obowiązkowy modelarstwo, widząc w nim duże walory w edukacji kandydatów na przyszłych pilotów. Temu celowi ma też służyć wymiana grup nauczycieli i wychowanków.

Chętnych do pobierania nauki w dęblińskim Ogólnokształcącym Liceum Lotniczym nie brakuje. Tylko w tym roku zgłosiło się półtora tysiąca chłopców.

Jednym z ubiegających się o przyjęcie do liceum był pochodzący z okolic Mińska Mazowieckiego — Hubert Wieczorek.

— Skąd to zamiłowanie do lotnictwa?

W dużym stopniu przyczyniła się do tego telewizja, dzięki której systematycznie oglądam programy o tematyce lotniczej. Poza tym mam na swym koncie zbudowane modele z kartonu i plastykowe.

Zbliża i wyróżnia uczniów z Dęblina na tle innych placówek typu licealnego nie tylko lotniczy mundur szkolny i naszywki na rękawie z „mewkami", których ilość oznacza rok nauki, ale także niecodzienny, urozmaicony tryb nauki.

Najważniejsze jednak, jak mówią, to możność zetknięcia się z prawdziwym lotnictwem i właśnie z modelarstwem. Tu „orliki" zdobywają podstawy wiedzy, która w przyszłości umożliwi im stanie się wysoko latającymi orłami.

WALDEMAR MAKOWIECKI

Do dyspozycji modelarzy oddano znakomicie wyposażone pracownie

Niektórzy uczniowie, w ramach zajęć pozalekcyjnych, długie godziny spędzają przy budowie modeli

SKLEP MODELARSKI
Halina Błach
Katowice, ul. Rozdzieńskiego 88
(Pawilon handlowy Gwiazdy, obok hotelu „Warszawa")
tel. 58-28-33
- Aparatura do zdalnego sterowania
- Modele latające i pływające
- Modele kartonowe i plastykowe
- Balsa, sklejka, listwy, farby, kleje
- Żywica, tkanina szklana
- Akcesoria — silniki
- Czasopisma, książki
- Paliwo

Kartonowe modele samolotów, okrętów, żaglowców, czołgów znajdziecie w

„MAŁYM MODELARZU”

- atrakcyjne modele
- najwyższy poziom
- najniższe ceny

Żądajcie „Małego Modelarza” we wszystkich kioskach „Ruch”. Archiwalne numery (1992, 93 i 94 r.) są do nabycia w Zarządzie Głównym LOK (pokój 110), mieszkańcy Warszawy mogą je kupić w portierni.

Nasz adres: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-86-27.

RIKU MODELSPORT Wojciech Kublin

oferuje :

MULTIPLEX — aparatury i akcesoria RC

SOLARFILM® — folia do zaprasowywania modeli

IRVINE — silniki żarowe i samozapłonowe

KYOSHO — śmigłowce

modele latające i kołowe, kleje i 1001 drobiazgów modelarskich

pytajcie o nasze artykuły w sklepach modelarskich !!!!!!

RIKU MODELSPORT
02-549 WARSZAWA UL. MADALIŃSKIEGO 91 TEL. 45-35-21 FAX 29-24-63

WYKAZ NUMERÓW „MAŁEGO MODELARZA” (WRAZ Z CENAMI), KTÓRE MOŻNA KUPIĆ (ZA ZALICZENIEM POCZTOWYM) W ZG LOK — 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-86-27

Rok 1992

1—2/92 — Lekki krążownik ORP „Conrad” — 14000 zł
3/92 — Polski monitor rzeczny ORP „Kraków” — 7000 zł
4—5/92 — Japoński samolot „Betty” — 16000 zł
6/92 — Kuter torpedowy „Elco” — 8000 zł
7/92 — Samolot myśliwski „Gloster Gladiator” — 10000 zł
8—9/92 — Żaglowiec „Santa Maria” — 20000 zł
10/92 — Samolot Grumman F4F „Wildcat” — 10000 zł
11—12/92 — Lotniskowiec USS „Belleau Wood” — 20000 zł

Rok 1993

1/93 — Samolot „Henschel Hs 123A-1 — 12000 zł
2—3/93 — Okręt liniowy „Richelieu” — 24000 zł
4/93 — Samolot PZL I-22 „Iryda” — 12000 zł
5/93 — Samolot Westland Whirlwind — 12000 zł
6/93 — Samolot Hawker „Typhoon” — 12000 zł
7—8/93 — Samolot Bristol „Beaufort” — 24000 zł
9/93 — Samolot myśliwski Kawasaki Ki-61 „Hien” — 12000 zł
10—11/93 — Krążownik Nürnberg — 24000 zł
12. Samolot Yakosuka D4Y4 „Suisei” — 12000 zł

Rok 1994

1—2/94 — Samolot bombowy N.A. B—25D Mitchel — 24000 zł
3/94 — Żaglowiec „Piotr z Gdańska” — 12000 zł
4/94 — Samolot myśliwski BAe Sea Harrier — 14000 zł
5—6/94 — Samolot szturmowy A-10 Thunderbolt II — 28000 zł
7—8/94 — Angielski czołg Mk VI „Crusader III” — 28000 zł

Uwaga: Koszty przesyłki ponosi odbiorca

„MODELARZ” W PRENUMERACIE

Proponujemy Państwu tanią i wygodną formę regularnego otrzymywania „Modelarza” i „Małego Modelarza” — jest nią prenumerata z wysyłką pocztową pod wskazany adres.

Zamówienia na prenumeratę „Modelarza” i „Małego Modelarza” można składać i opłacać osobiście u Wydawcy (ul. Chocimska 14, pokój 103, Warszawa) lub przekazem pocztowym **Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju, PBK IX Oddział Warszawa, numer konta 370031-3290-132** podając na odwrocie odcinka przekazu „dla posiadacza rachunku” cel wpłaty.

Ponieważ przekaz z zamówioną prenumeratą dociera do nas po ok. 4 tygodniach, prosimy o dokonywanie wpłat z takim właśnie wyprzedzeniem.

Prosimy również o zaznaczenie, od którego numeru mamy rozpocząć wysyłanie (w innym przypadku rozpoczniemy wysyłkę od pierwszego numeru, który ukaże się po otrzymaniu wpłaty).

Przyjmujemy także zamówienia na prenumeratę zagraniczną (wysyłamy zwykłą pocztą), która jest dwukrotnie droższa od krajowej.

W prenumeracie koszt jednego egzemplarza „Modelarza” (wraz z przesyłką) wynosi 12 000 zł, „Małego Modelarza” — 14 000 zł. Przy większych zamówieniach stosujemy bonifikatę!

Istnieje również możliwość (ważne dla sklepów modelarskich) zamawiania każdej liczby pojedynczych numerów tych czasopism do dnia 25 każdego miesiąca.

Pokwitowanie dla wpłacającego

zł .....

słownie

WPŁACAJĄCY
imię
nazwisko

kod poczt.

na rachunek
Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju
ul. Chocimska 14
00-791 Warszawa
PBK IX O/W-wa

Nr r-ku **370031-3290-132**

stempel

pobrano opłatę
zł .....

podpis przyjmującego

Pokwitowanie dla posiadacza r-ku

zł .....

słownie

WPŁACAJĄCY
imię
nazwisko

kod poczt.

na rachunek
Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju
ul. Chocimska 14
00-791 Warszawa
PBK IX O/W-wa

Nr r-ku **370031-3290-132**

stempel

pobrano opłatę
zł .....

podpis przyjmującego

Odcinek dla banku

zł .....

słownie

WPŁACAJĄCY
imię
nazwisko

kod poczt.

na rachunek
Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju
ul. Chocimska 14
00-791 Warszawa
PBK IX O/W-wa

Nr r-ku **370031-3290-132**

stempel

pobrano opłatę
zł .....

podpis przyjmującego

POŚREDNICTWO I USŁUGI MODELARSKIE

MOZET

tel. (071) 14-73-62; REGON 930347643; NIP 911-100-01-72; 56-400 OLEŚNICA, ul. Klonowa 10/6

● Organizujemy imprezy i pokazy modelarskie ● Wydajemy Informator Modelarstwa Redukcyjnego ● Pośredniczymy w handlu modelami redukcyjnymi ● Tworzymy komputerowe bazy danych (związane z modelami) ● Wykonujemy makiety i modele (wystawowe oraz działające) wszelkiego sprzętu, urządzeń, instalacji, budowli i zespołów architektonicznych.

Prosimy o kontakt producentów zestawów modeli redukcyjnych kartonowych i plastikowych, właścicieli sklepów modelarskich oraz modelarzy chętnych do współpracy.

MODEL FAN

Sklep Modelarski
Katowice ul. Sadowa 7
targowisko

sprzedaż artykułów modelarskich

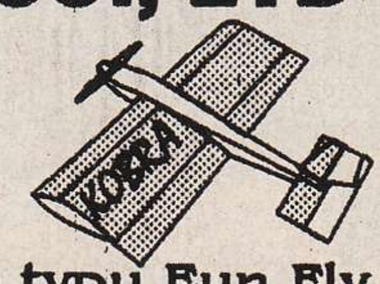
Hurt, detal, doradztwo

Bogaty wybór akcesorii czeskich i renomowanych firm modelarskich

robbe Futaba · KYOSHO · OS · Graupner

HITEC CO., LTD

Silniki:
WEBRA, MVVS,
Os Max, ENYA



Akrobacyjne modele typu Fun Fly na silnik 6,5 cm³

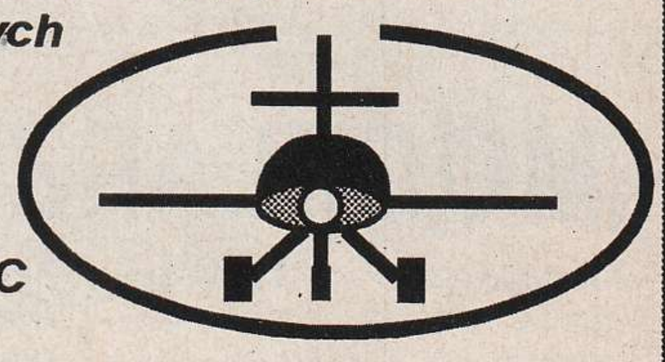
artykuły modelarskie
M. PATRZAŁEK
aparatura RC, napędy,
zestawy, materiały,
modele, modele plastikowe

Kraków, ul. Grzegórzecka 7

WSZYSTKO DLA MODELARZY, MAJSTERKOWICZÓW i HOBBYSTÓW
poleca

modelsport & hobby

- ✖ zestawy modeli latających, kołowych i pływających
- ✖ materiały
- ✖ akcesoria
- ✖ silniki
- ✖ aparatury RC
- ✖ zabawki
- ✖ artykuły sportowe i szkolne



ZAPRASZAMY do nowootwartego sklepu w „Domu Rzemiosła", Mielec, ul. Krótka 5, I p. w godz. 10-18, soboty 9-13

Tytuł	Cena w prenumeracie zł	Po ile egz. każdego numeru?	Ile kolejnych numerów?	Opłata zł	Od którego numeru rozpocząć wysyłkę?
Modelarz	12.000				
Mały Modelarz	14.000				

RAZEM zł

Tytuł	Cena w prenumeracie zł	Po ile egz. każdego numeru?	Ile kolejnych numerów?	Opłata zł	Od którego numeru rozpocząć wysyłkę?
Modelarz	12.000				
Mały Modelarz	14.000				

RAZEM zł

Tytuł	Cena w prenumeracie zł	Po ile egz. każdego numeru?	Ile kolejnych numerów?	Opłata zł	Od którego numeru rozpocząć wysyłkę?
Modelarz	12.000				
Mały Modelarz	14.000				

RAZEM zł

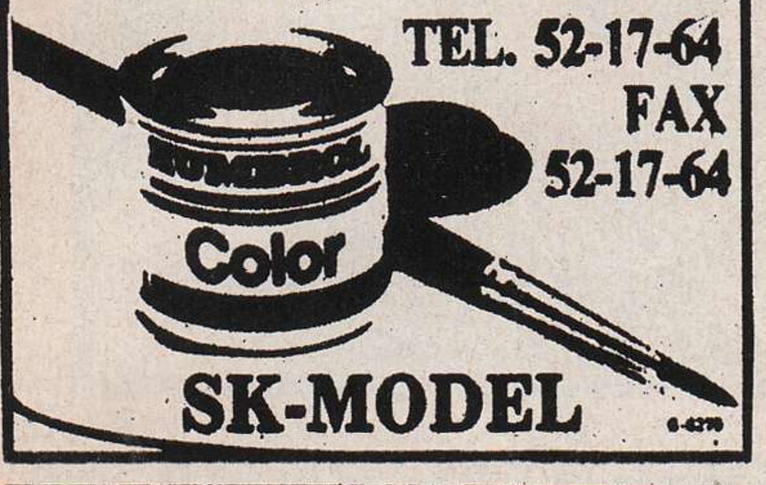
JANTAR SERVICE

1. Plany samolotów, szybowców, okrętów, samochodów, silników
2. 1900 planów modeli z USA, I, GB, F, D
3. Zestawy fotograficzne oryginałów

Info: koperta + znaczek
85-087 Bydgoszcz, ul. Gajowa 68

Proste zestawy aparatur RC do samodzielnego montażu
Zestaw — płytka + części
Informacje
koperta zwrotna + znaczek
ul. Forteczna 11/10
58-314 Wałbrzych
„SMEG"

KSIĘGARNIA & SALON MODELARSKI
"PELTA"
00-050 Warszawa
ul. Świętokrzyska 16
tel./fax 27-66-14; 26-91-86
pon.-pt. 11-19, sobota 10-14
Największy wybór krajowych i importowanych książek, plakatów, czasopism, pocztówek, dotyczących historii wojskowości, współczesnej techniki wojskowej, survivalu, sportów walki, modelarstwa.
Wydawnictwa SQUADRON/SIGNAL >>IN ACTION<< w ciągłej sprzedaży !
Duży wybór modeli do sklejania, (plastikowych, kartonowych i drewnianych), planów i akcesoriów modelarskich, figurek cynowych 30,54 i 120 mm, gier wojennych.
Sprzedaż wysyłkowa dla indywidualnych klientów za zaliczeniem pocztowym (wysyłamy katalogi na żądanie) oraz sprzedaż hurtowa dla księgarń i sklepów modelarskich

HURTOWNIA MODELI I ART. MODELARSKICH
GDAŃSK, PIASTOWSKA 30
TEL. 52-17-64
FAX 52-17-64


SK-MODEL

JMC JANTAR®
inż. Edward Gudziński
ISTNIEJEMY OD 1988 R.
Naszymi odbiorcami są :
- *Instytut Lotnictwa Warszawa*
- *Politechnika Gdańska*
- *W.S.K. Warszawa - Okęcie*
- *Wojsko Polskie*

ARTYKUŁY MODELARSKIE
RENOMOWANYCH FIRM
Graupner
VARIO® Rotor-Systeme POLAND
ORACOVER®
Mahogany Oy Znowu w Polsce !!!
Najwyższej jakości wielowarstwowa sklejka lotnicza

NAJTAŃSZE W KRAJU, ATESTOWANE PALIWA MODELARSKIE

CZESKIE PLANY WYKONAWCZE MODELAR (1:1)

ZAPRASZAMY DO NASZYCH SKLEPÓW

WARSZAWA
JANTAR MODEL CENTRUM
UL. SŁOWACKIEGO 27/33
01-592 WARSZAWA
tel. 33 11 35 fax : 663 56 87

GDAŃSK
JANTAR MODEL CENTRUM
UL. POWROŹNICZA 13/15
80-828 GDAŃSK
tel. 31 31 34

MODELARZ

Miesięcznik dla modelarzy kołowych, lotniczych, okrętowych i rakietowych.

Redaguje zespół: Zbysław Gontarz (red. naczelny), Roman Lipnicki (z-ca red. nacz.), Jerzy Litwin, Jan Marczak, Adam Rechla, Paweł Włodarczyk, Wiesław Galiński (red. graficzny), Marian Kawka (red. techniczny).
Stale współpracują: Ryszard Chrzanowski, Cezary Ciesielski, Kazimierz Dzięcielski, Jerzy J. Kaczorek, Stanisław Kubit, Paweł Mistewicz, Roman Motawa, Wiesław Schier, Marian Sobel, Roman Staszałek, Piotr Zawada.
Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14.
Telefony: Centrala ZG LOK — 49-34-51, red. naczelny — 49-86-27 i w. 290, sekretariat w. 215, redaktorzy w. 221.
Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzega sobie również prawo dokonywania skrótów w publikowanych tekstach oraz zmiany tytułów. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń.
Wydaje: Zarząd Główny Ligi Obrony Kraju.
Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne w Warszawie. Zam. 40747.

OGŁOSZENIA

Przyjmujemy pod adresem redakcji „Modelarza". Cena cm² — 7000 zł plus podatek VAT. Kolorowe dwukrotnie droższe. Ogłoszenia publikujemy po uprzednim wniesieniu stosownej opłaty na konto Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju: PBK IX Oddział Warszawa, nr 370031-3290-132. W rubryce „Modelarz pomaga" ogłoszenia nie mające charakteru handlowego zamieszczamy bezpłatnie.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Wpłaty na prenumeratę przyjmowane są tylko na okresy kwartalne. Cena prenumeraty krajowej na I kw. 1995 r. wynosi 36 000 zł, a cena prenumeraty ze zleceniem dostawy za granicę jest o 100% wyższa od krajowej.
2. Wpłaty na prenumeratę:
- na teren kraju
  — przyjmują jednostki kolportażowe „RUCH" S.A. właściwe dla miejsca zamieszkania lub siedziby prenumeratora. Dostawa egzemplarzy następuje w uzgodniony sposób.
  — przyjmuje „RUCH" S.A. Oddział Warszawa 00-958 Warszawa, ul. Towarowa 28, konto: PBK XIII Oddział Warszawa 370044-1195-139-11, zapewniając dostawę pod wskazany adres pocztą zwykłą w ramach opłaconej prenumeraty.
- na zagranicę
  — przyjmuje „RUCH" S.A. Oddział Warszawa, 00-958 Warszawa, ul. Towarowa 28, konto: PBK XIII Oddział Warszawa 370044-1195-139-11. Dostawa odbywa się pocztą zwykłą w ramach opłaconej prenumeraty, z wyjątkiem zlecenia dostawy pocztą lotniczą, której koszt w pełni pokrywa zleceniodawca.

3. Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i na zagranicę:
do 20.11. — na I kwartał roku następnego,
do 20.02. — na II kwartał
do 20.05. — na III kwartał
do 20.08. — na IV kwartał

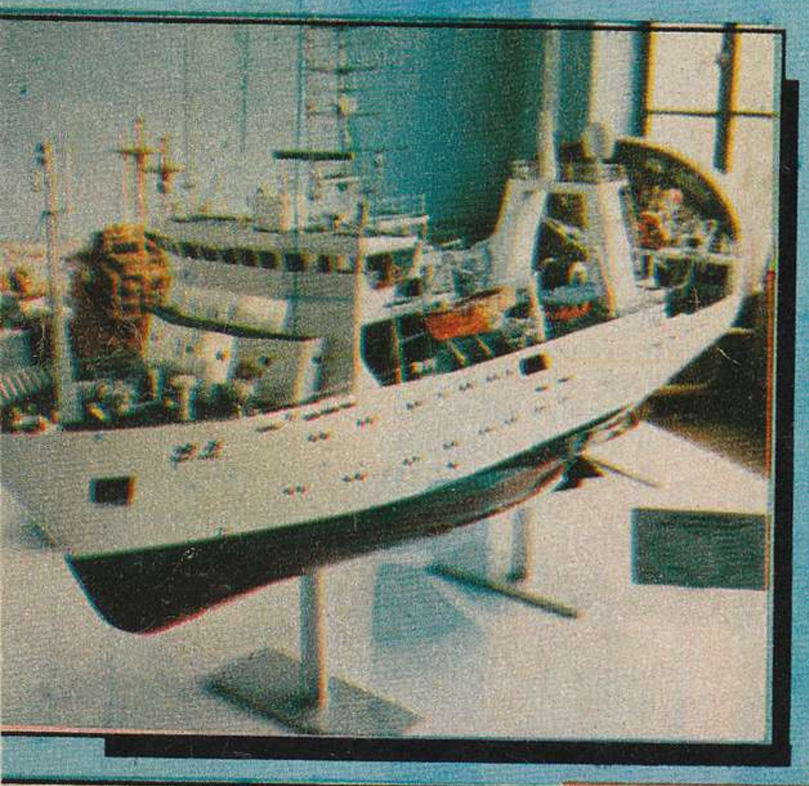
Wpłaty na prenumeratę miesięczną przyjmowane będą najpóźniej na 40 dni przed okresem prenumeraty.

FOTO ciekawostki

SŁYNNA „CATALINA"

PBY CATALINA — znana i zasłużona w wykrywaniu i zwalczaniu okrętów, szczególnie podwodnych, w czasie II wojny światowej — doczekała się licznych publikacji, m.in. i u nas w „Planach Modelarskich" nr 144 z 1988 r. Jedną z jej wersji, wykonaną przez Boba Boswella, napędzaną 2 silnikami KB-61S, długości 9 stóp, zaprezentowano w amerykańskim miesięczniku „Flying Models" nr 7/94 r., z którego pochodzi to zdjęcie.

MISTRZOWSKIE WYKONANIE

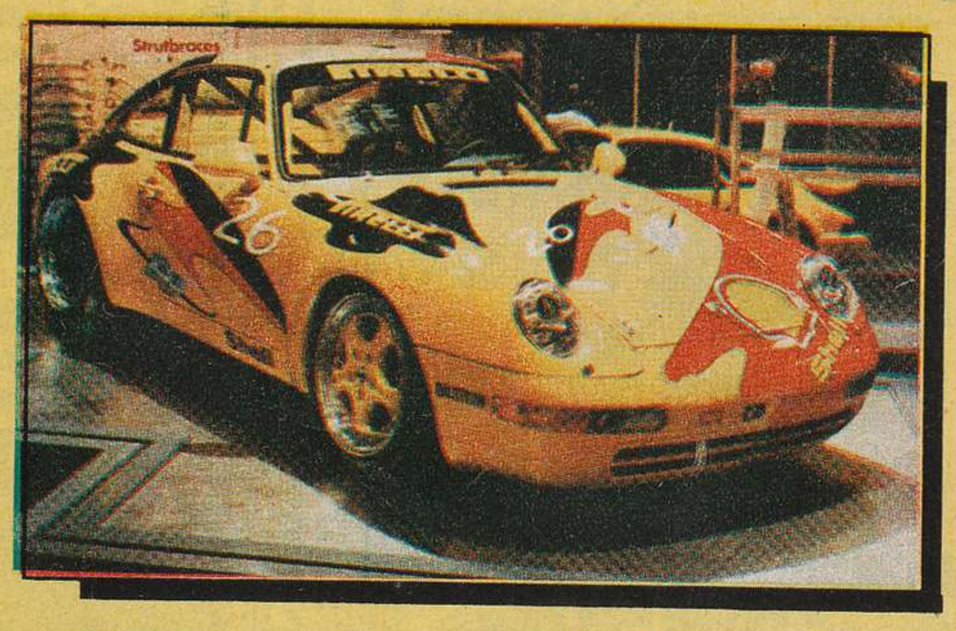


Chińczycy należą do ścisłej czołówki w precyzyjnym odtwarzaniu wiernych kopii statków i okrętów. Budują modele z odwzorowaniem wewnętrznego wyposażenia, widocznego poprzez odsłoniętą część burty. WU ZIHANG wykonał po mistrzowsku model statku badawczo-doświadczalnego BEI DOU, który w klasie C3 na mistrzostwach świata NAVIGA otrzymał 95,22 pkt. na 100 możliwych.

WODOWANIE MODELU

Jedną z atrakcji Muzeum Rybołówstwa w Lunenburgu — Nowa Szkocja (Kanada) jest pokaz wodowania modelu typowego szkunera rybackiego — plany takiej jednostki publikujemy wewnątrz numeru.

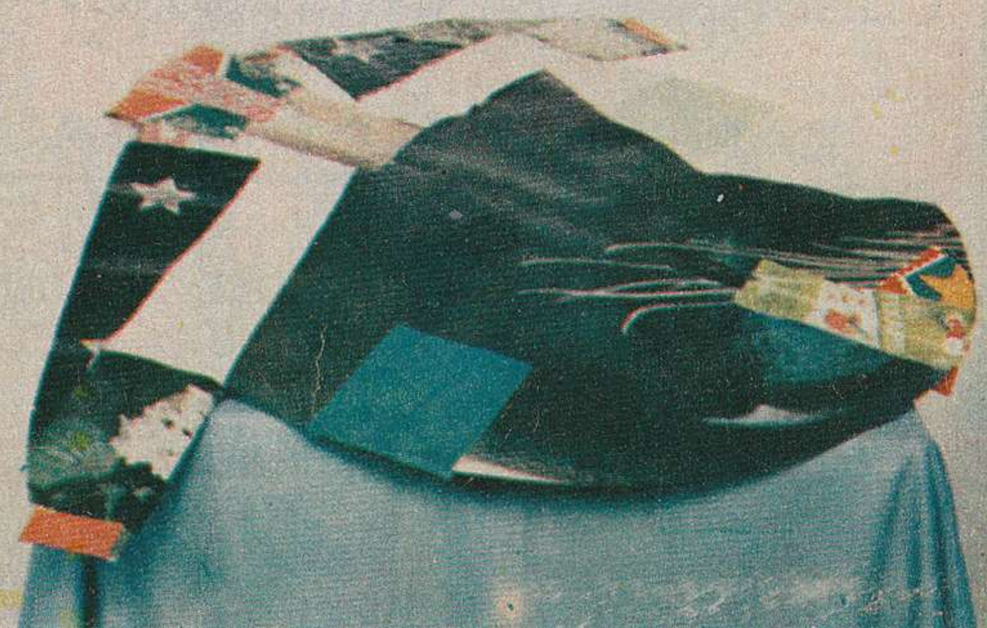
Fot. Jerzy Litwin



PORSCHE CARRERA 2

Oryginał brał wielokrotnie udział w licznych wyścigach organizowanych w latach 1990—1992, zdobywając wiele nagród. Powodzenie w sporcie przyczyniło się do popularyzacji tej konstrukcji wśród zwolenników szybkich aut, dzięki czemu sprzedaje się ich po kilkanaście tysięcy rocznie. To z kolei spowodowało, że firma I.M.U MODELLBAU BERLIN szybko wypuściła na rynek wierną kopię tego auta, wykonaną ze 100 proc. dokładnością (w podziałce 1:87), w dwóch wersjach — z 1993 i 1994 r.

MODELE SZYBOWCÓW W UKŁADZIE UFO

Od wielu lat Zygmunt Haszczyc z Koszalina probuje swych sił w budowie wolnolatających modeli szybowców w układzie UFO. Surowcem dla tych niezwykłych konstrukcji jest głównie papier i karton. Odpowiednio wyważone, latają poprawnie zarówno w zamkniętych pomieszczeniach jak i na wolnym powietrzu.

Fot. Zygmunt Haszczyc